

Speditørens ansvar for tap oppdragsgiver påføres ved sjøtransport

Med hovedvekt på speditøren som formidler

Kandidatnummer: 753

Leveringsfrist: 25.04.13, kl. 12:00

Antall ord: 17667



Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	1
1.1	Presentasjon av avhandlingens tema	1
1.2	Rettskildene	3
1.2.1	Avtale og lovtekst	3
1.2.2	Rettspraksis	5
1.2.3	Juridisk litteratur	6
1.3	Tolkning av NSAB 2000	7
1.4	Avgrensninger	9
1.5	Den videre fremstilling	10
2	SPEDITØREN – HVEM ER HAN OG HVA GJØR HAN?	11
3	OPPTRER SPEDITØREN SOM TRANSPORTØR ELLER FORMIDLER?..	14
3.1	Innledning	14
3.2	Nærmere om avgrensningen mellom speditøren som transportør eller formidler	15
3.3	Oppsummering	18
4	SPEDITØRENS ANSVAR FOR TAP OPPDRAGSGIVER PÅFØRES NÅR SPEDITØREN OPPTRER SOM TRANSPORTØR	19
4.1	Speditørens ansvar etter NSAB 2000	19
4.2	Ansaret etter sjøloven	20
4.3	Oppsummering	24
5	SPEDITØRENS ANSVAR FOR TAP OPPDRAGSGIVER PÅFØRES VED FORMIDLING AV TRANSPORTOPPDRAG	25
5.1	Generelt om speditørens ansvar	25
5.1.1	Hva ligger i begrepet «tilbørlig omsorg» i NSAB 2000 § 24?	26
5.1.2	Hvem anses som «tredjeperson» etter NSAB 2000 § 24 (2)?	30

5.1.3	Bevisbyrdespørsmålet	31
5.2	Speditørens plikter.....	32
5.2.1	Speditørens informasjonsplikt.....	32
5.2.2	Speditørens instruksjonsplikt	44
5.2.3	Speditørens plikt til å være tilstrekkelig aktiv.....	54
6	AVSLUTTENDE BEMERKNINGER	61
7	LITTERATURLISTE.....	63
8	ØVRIGE HENVISNINGER.....	66

1 Innledning

1.1 Presentasjon av avhandlingens tema

Avhandlingens tema er hvilket ansvar speditøren har for tap som oppdragsgiver¹ påføres ved transport av gods på sjøen ved bruk av konnossement². Jeg vil ta stilling til speditørens ansvar i situasjoner hvor tapet skyldes manko, at gods blir skadet eller forsinket. Andre årsaker til at oppdragsgiver påføres tap, som for eksempel feil i konnossement, brudd på informasjonsplikt, eller at speditøren ikke følger instruks fra oppdragsgiver, vil også bli behandlet. Avhandlingens hovedvekt ligger på speditørens ansvar når han opptrer som formidler.

Mens handel før i tiden i stor grad baserte seg på salg av varer og tjenester i de mest nærliggende land og regioner, er verden nå en eneste stor handelsplass. Moderne transportmidler har i større grad gjort det mulig å frakte gods over lange avstander i løpet av kort tid. Dette har gjort det mulig å omsette varer mellom personer og selskaper som befinner seg på totalt forskjellige steder rundt omkring i verden.

At hele verden fungerer som en eneste stor handelsplass, fører til et stort behov for transport. Et norsk skipsverft kjøper for eksempel møblement til et skip fra et firma i Kina.

Å frakte gods over så lang avstand er ofte en komplisert prosess. Dette fordi verdiene som skal transporteres ofte er store og må transporteres med flere forskjellige typer transportmidler. I tillegg skal transporten gjerne skje så raskt, sikkert og billig som mulig. Skal man få til dette, kreves det gode kontakter på transportmarkedet og stor ekspertise. Hvilket eller hvilke transportmidler skal for eksempel benyttes? Ofte må flere transportmidler benyttes. Det kalles multimodal transport. Bruker vi eksemplet ovenfor – møbelleveransen fra Kina til Norge – fraktes kanskje godset med vogntog fra fabrikk til

¹ Se NSAB 2000 § 3.

² Sjøloven § 292.

et skip, som frakter godset til en havn i nærheten av den endelige destinasjonen. I havnen losses godset inn på et vogntog igjen, som transporterer godset til den endelige destinasjonen. I andre tilfeller benyttes kanskje jernbane eller fly, eller kanskje alle de nevnte transportmidler.

I noen transportoppdrag er kanskje avstanden godset skal fraktes mindre og/eller organiseringen mindre avansert. En innenriks transport i Norge, hvor det for eksempel skal fraktes fisk fra et fiskemottak i Nord-Norge til en restaurant i Midt-Norge, vil være betydelig enklere å gjennomføre.

Uansett om transportdistansen er stor eller liten, eller kombinasjonen av transportmidler gjør transporten avansert eller enkel, er det ofte behov for å engasjere en person eller et firma som er spesialister på transport av gods. Her kommer speditørene inn i bildet. De er spesialister på transport av gods og kan gi både transportfaglige råd og organisere transport. Deres ekspertise og kontakter vil bidra til å gjøre transporten så kostnadseffektiv, rask og sikker som mulig. Speditøren omtales nærmere i kapittel 2.

Til tross for speditørens ekspertise innen transportfaget, er det lett å tenke seg at uforutsette hendelser, som resulterer i tap for oppdragsgiver eller andre, kan oppstå under en transport³. Gods kan for eksempel bli forsinket som følge av feil ved omlasting fra et transportmiddel til et annet, eller en kontainer kan bli gjenglemt etter at et vogntog har levert den for videre sjøtransport. Eller kanskje traileren ikke rakk frem til havnen før skipet kastet loss.

I andre tilfeller kan godset bli skadet, for eksempel på grunn av hardt vær under sjøtransport. Menneskelige feil kan også spille inn, som at godset er for dårlig stuert, eller at konnossementet inneholder feil i forhold til oppdragsgivers instruksjon. Sistnevnte kan for

³ I følge Eidhammer, Olav (2009) side VI, reklameres det på gjennomsnittlig 1,1 % av forsendelsene. Skade på gods er årsaken til størsteparten av reklamasjonene (nesten 60 %). Deretter følger manko (23 %) og forsinkelser (13 %).

eksempel føre til at rembursbanken avviser dokumentet, med den videre følge at oppdragsgiver ikke får betalt for godset.

Avhandlingen skrives etter norsk rett. Den tar sikte på å klargjøre hvilket ansvar speditøren har overfor oppdragsgiver i saker som nevnt ovenfor, med de begrensninger som følger av kapittel 1.4. Dette skal gjøres ved å undersøke de relevante rettskilder, jf. kapittel 1.2.

1.2 Rettskildene

Det er hensiktsmessig å nevne noe om rettskildebildet før jeg tar stilling til spørsmålene avhandlingen reiser. Dette fordi rettskildebildet er noe annerledes på spedisjons- og transportområdet enn i en del andre rettsdisipliner. Store deler av spørsmålene som kan oppstå ved spedisjonsvirksomhet, er ikke lovregulert. Et eksempel på dette, er vurderingen av om speditøren er å anse som transportør eller formidler, samt speditørens ansvar som formidler i situasjoner hvor oppdragsgiver påføres tap. Nedenfor vil jeg derfor se nærmere på noen rettskildemessige momenter som skiller seg fra øvrige rettsområder.

1.2.1 Avtale og lovtekst

Som i kontraktsforhold ellers, bestemmes partenes rettigheter og plikter i utgangspunktet av den inngåtte avtale. Dette følger av prinsippene om avtalefrihet og at avtaler skal holdes. Avtalen er derfor det rettslige utgangspunktet ved bedømmelsen av speditørens ansvar overfor oppdragsgiver. Avtalen som vanligvis brukes, og som er det sentrale rettsgrunnlag i denne avhandlingen, er NSAB 2000 (Nordisk Speditørforbunds Alminnelige Bestemmelser). Den brukes i ca. 82 % av transportavtalene som inngås mellom speditørene og deres oppdragsgivere.⁴ Den inneholder blant annet bestemmelser som bidrar til å fastsette om speditøren har opptrådt som formidler eller som transportør, samt hvilket ansvar han skal pålegges hvis oppdragsgiver lider tap. Avtalen er fremforhandlet av

⁴ Eidhammer, Olav (2009) s. VIII.

Nordisk Speditørforbund på den ene siden, og diverse representanter for transportkundene (som ellers i avhandlingen kalles for oppdragsgiverne) på den andre siden.⁵ NSAB 2000 er med andre ord et «agreed document».

Det fremgår av NSAB 2000 § 1, at bestemmelsene gjelder for medlemmer i nasjonale forbund tilsluttet Nordisk Speditørforbund, så lenge annet ikke er uttrykkelig avtalt. I slike tilfeller vil NSAB 2000 anses vedtatt mellom partene uten uttrykkelig henvisning i avtaledokumentet. Dette forutsetter imidlertid at oppdraget speditøren har påtatt seg, ligger innenfor oppregningen i NSAB 2000 § 2. Ligger oppdraget utenfor oppregningen i NSAB 2000 § 2, for eksempel mottaksspedisjon, må NSAB 2000 avtales mellom partene for at den skal gjelde.

Er partene *ikke* medlemmer av nasjonalt forbund tilknyttet Nordisk Speditørforbund, gjelder NSAB 2000 hvis det er avtalt mellom partene at bestemmelsene skal gjelde. I praksis skal det relativt lite til før NSAB 2000 anses avtalt mellom partene. Se for eksempel Rt. 2013 s. 129, hvor NSAB 2000 ble ansett avtalt siden *fakturaen* speditøren sendte til oppdragsgiver inneholdt henvisning til NSAB 2000. Se også ND 2009 s. 21, hvor NSAB 2000 ble ansett vedtatt til tross for manglende henvisning i avtalen. Dette fordi NSAB 2000 tidligere hadde vært avtalt mellom partene. Den nye avtalen ble derfor ansett inngått på samme vilkår som de tidligere avtalene mellom partene.

NSAB 2000 gir uttrykk for etablert sedvanerett på noen områder. Dette kan føre til at bestemmelser i NSAB 2000 anvendes, til tross for at NSAB 2000 ikke anses vedtatt mellom partene. Se for eksempel Rt. 2013 s. 129, hvor Høyesterett uttaler at § 14 er å anse som etablert sedvanerett. Bestemmelsen vil derfor kunne påberopes uavhengig av om NSAB 2000 anses vedtatt eller ikke.⁶

⁵ Se forordet i NSAB 2000 for full oversikt over involverte parter.

⁶ Se også Rt. 1973 s. 967 (Speditørdommen).

Siden NSAB 2000 er en avtale, må den vike for preseptorisk lovgivning der slik lovgivning kommer til anvendelse. Det gjelder for eksempel ved stykkgodsbefraktning til sjøs, jf. sjøloven (sjøl.) § 254. Dette innebærer at mange og viktige regler om stykkgodsbefraktning kommer til anvendelse foran NSAB 2000 når speditøren opptrer som *transportør*. Se for eksempel sjøl. § 275, som fastslår at «transportøren er ansvarlig for tap som følge av at gods går tapt eller kommer til skade mens det er i transportørens varetekt om bord eller i land, med mindre transportøren godtgjør at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv eller noen transportøren svarer for».

Opptrer speditøren som *formidler*, kommer ingen preseptorisk lovgivning til anvendelse i forbindelse med hans ansvar for tap oppdragsgiver påføres. Avtalen, som regel NSAB 2000, blir derfor avgjørende. Dette, samt det faktum at avtalen er å regne som et «agreed document», fører i praksis til at NSAB 2000 omtrent har samme funksjon som en lovtekst.⁷ Dette gjelder også når speditøren opptrer som *transportør*, så lenge ikke preseptorisk lovgivning kommer til anvendelse slik at NSAB 2000 dermed må vike.

Deklaratorisk lovgivning overstyrer naturlig nok ikke NSAB 2000. Det som fremgår av NSAB 2000 kommer derfor foran deklarasorisk lovgivning ved motstrid. Men deklarasorisk lovgivning kan være et moment ved tolkningen av en avtale. Inngår to parter en avtale basert på NSAB 2000, og det oppstår spørsmål som NSAB 2000 ikke dekker, kan deklarasorisk lovgivning brukes til å for eksempel utfylle avtalen.

1.2.2 Rettspraksis

Når det gjelder rettspraksis, er det en selvfølge at norsk rettspraksis er relevant. Det som er litt spesielt med spedisjonsretten og transportretten generelt (spesielt sjøretten), er at også rettspraksis fra de øvrige nordiske land er relevant. I forhold til NSAB 2000, innebærer

⁷ Ramberg (2005) s. 86.

«det nordiske elementet ... at rettskildematerialet fra de øvrige nordiske land er relevant».⁸ Når det kommer til sjøretten for øvrig, har de øvrige nordiske lands rettsavgjørelser betydning i Norge siden sjøloven er fellesnordisk. Dette gjør «det vanlig ... å påberope avgjørelser fra øvrige nordiske land som støtte for en bestemt tolkning».⁹ At vi har en felles nordisk domssamling – Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender (ND) – har også medvirket til dette.¹⁰

Det er imidlertid grunn til å anta at norske rettsavgjørelser har større vekt her i Norge, enn rettsavgjørelser fra de øvrige nordiske land. Særlig hvis det foreligger motstrid mellom dem. Dette fremheves av Eckhoff, riktignok i en litt annen situasjon enn den foreliggende.¹¹ Eckhoffs uttalelse gjaldt vekten av motivutkast i forbindelse med nordisk lovsamarbeid. Motivutkastene som er utarbeidet av de norske representantene, vil bli ilagt størst vekt i Norge. Det er naturlig å trekke en parallell fra dette til hvilken vekt norske og nordiske rettsavgjørelser skal legges.

Voldgift er mer utbredt som tvisteløsning innen transportretten sammenlignet med de fleste andre rettsområder. Dette gjelder spesielt for sjøretten. Avgjørelsene publiseres ofte i ND og kan veie like tungt ved avgjørelsen av et rettsspørsmål som en dom avsagt av en ordinær domstol.¹²

1.2.3 Juridisk litteratur

Juridisk litteratur kommer i ganske lik stilling som rettspraksis. Nordisk litteratur som omhandler NSAB 2000 eller sjøloven vil være relevant i Norge, av samme grunn som anført for nordisk rettspraksis.

⁸ Wilhelmsen (2006) s. 31.

⁹ Falkanger (2004) s. 11.

¹⁰ L.c.

¹¹ Eckhoff (2001) s. 290.

¹² Falkanger (2004) s. 11.

Det finnes en kommentarutgave til NSAB 2000. Det kan stilles spørsmål om hvilken vekt denne kommentarutgaven har ved tolkningen av NSAB 2000.¹³ Det fremgår av forordet at partene som fremforhandlet NSAB 2000 har blitt enige om at kommentarutgaven «ger uttrykk för en samstämmig uppfattning», noe som setter den i en særstilling i forhold til annen juridisk litteratur på området.¹⁴ Kommentaren er imidlertid ikke tatt inn i avtalegrunnlaget gjennom for eksempel en henvisning til NSAB 2000.¹⁵

1.3 Tolkning av NSAB 2000

Siden NSAB 2000 er et «agreed document», er det grunn til å si noe om hvordan avtalen skal tolkes. I følge Woxholth, bør slike avtaler «legges til grunn etter sin ordlyd etter en objektiv tolkning».¹⁶ Det er med andre ord lite grunnlag for å trekke inn subjektive momenter i tolkingen. Dette standpunktet underbygges av Rt. 2010 s. 1345, hvor førstvoterende uttaler at det «for kontrakter mellom profesjonelle parter må ... foreligge sterke grunner for å fravike det tolkingsalternativ som følger av en naturlig forståelse av ordlyden».¹⁷ Det uttales videre at «[dette] ... i særlig grad [gjelder] for spørsmål som er regulert av standardkontrakter som er blitt til ved forhandlinger mellom interesseorganisasjoner».¹⁸

Ved tolkning av kontrakter er partsviljen normalt et viktig moment. Dette kan også gjøre seg gjeldende ved tolkningen av et «agreed document», men dette reiser enkelte særskilte spørsmål. Årsaken til dette er at partene som benytter et «agreed document», ikke direkte er med på å fremforhandle avtalen. I forhold til NSAB 2000 var det forbundene opplistet i forordet til NSAB 2000, som gjorde jobben, og de vil sjeldent eller aldri benytte avtalen. De nevnte forbunds *medlemmer* vil naturlig nok bruke avtalen, men de har ikke direkte

¹³ Kommentar till Nordiskt speditörförbunds allmänna bestämmelser, NSAB 2000 (1998) av Jan Ramberg og Tom Rune Nilsen.

¹⁴ Ramberg (1998) s. 2.

¹⁵ Wilhelmsen (2006) s. 31.

¹⁶ Woxholth (2012) s. 386.

¹⁷ Rt. 2010 s. 1345 (avsnitt 59).

¹⁸ Rt. 2010 s. 1345 (avsnitt 59).

bidratt ved forhandlingen av den. Partsviljen i et «agreed document» er derfor «et stykke på vei ... en illusjon».¹⁹ Ifølge Kaasen fører dette til at man må ta i bruk en «abstrakt» partsvilje, som er uavhengig av individuelle oppfatninger som partene har ved den enkelte avtaleinngåelse.²⁰ Vi må altså forsøke å avklare partsviljen til partene som fremforhandlet NSAB 2000 og bruke denne partsviljen til å avklare tolkningsspørsmål der NSAB 2000 for eksempel er uklar.

Å avdekke partsviljen vil ofte være en vanskelig oppgave. Det kan være få eller ingen holdepunkter hverken for det ene eller andre. Ved konstruksjon av partsvilje bør det derfor utvises varsomhet.

Det er imidlertid ikke slik at partsviljen alltid vil være like vanskelig å fastslå. Siden partene som fremforhandlet NSAB 2000 har sluttet seg til innholdet i Jan Ramberg og Tom Rune Nilsens «Kommentar till Nordiskt speditörförbunds allmänna bestämmelser», NSAB 2000 (1998)», og på den måten anerkjent forståelsen av avtalen som kommentaren gir uttrykk for, er det grunn til å anta at den på en del områder gir uttrykk for partsviljen. Den vil i hvert fall i de fleste tilfeller fremstå som en sikrere indikasjon på partenes vilje enn løse antagelser.

Det må nevnes at saken kan stille seg noe annerledes hvis en endret versjon av NSAB 2000 er avtalt mellom partene. Ved de delene som er endret, kan det tas større hensyn til avtalepartenes individuelle oppfatninger.

Når det kommer til rimelighetssensur av NSAB 2000, vil læren om bristende forutsetninger og avtaleloven § 36 være anvendelig. Det skal imidlertid mye til for at en avtale mellom profesjonelle parter skal revideres eller ugyldiggjøres. Dette gjelder særlig når avtalen er et «agreed document». En årsak til dette, er at slike avtaler må sees på som «et hele:

¹⁹ Kaasen (2006) s. 54.

²⁰ L.c.

Løsninger som på enkelte punkter isolert sett kan synes urimelige, kan være fremkommet som ledd i kompromisser og avveininger som ikke bør brytes opp ved en kasuistisk sensur».²¹ Revideres en bestemmelse i en kontrakt, kan derfor det totale balanseforholdet i kontrakten forskyves. Det må påpekes at Kaasens uttalelse er skrevet i forhold til sensur av petroleumskontraktene NF 05 og NTK 05. Disse kontraktene inneholder momenter som i betydelig større grad enn NSAB 2000 kan virke urimelige isolert sett. Dette innebærer at uttalelsen ikke gjør seg like sterkt gjeldende ved rimelighetssensur av NSAB 2000. Det er likevel et faktum at det skal mye til før domstolen går inn og reviderer NSAB 2000. I hvert fall i tilfeller hvor avtalen brukes uten endringer fra det opprinnelige avtaledokumentet. Jeg har ikke funnet noen tilfeller i rettspraksis hvor dette har skjedd.

1.4 Avgrensninger

Avhandlingen vil behandle temaet nevnt i første avsnitt under punkt 1.1. Det avgrenses mot speditørens ansvar for tap oppdragsgiver påføres i forbindelse med annen transport enn sjøtransport.

Siden oppgaven hovedsakelig fokuserer på speditørens rolle som formidler, er det naturlig å kun behandle hans ansvar for tap som *oppdragsgiver* påføres. Det er hovedsakelig to grunner til dette. For det første, er det oppdragsgiver han inngår avtale med. For det andre, innebærer ikke speditørens avtale med oppdragsgiver noe tredjemannsløfte overfor mottakeren av godset, siden speditøren i rollen som formidler ikke har transportansvar. Det må dog nevnes at speditøren ofte medvirker til for eksempel et konnossement som tredjemann setter sin lit til at stemmer. I slike tilfeller kan det argumenteres for å gi tredjemann mulighet til å kreve eventuelle tap i den forbindelse dekket av speditøren. Det vanligste er nok uansett at mottaker av godset retter sitt krav mot speditørens oppdragsgiver, som vanligvis er personen mottakeren har kjøpt godset av. Oppdragsgiveren vil da kunne kreve regress hos speditøren.

²¹ Kaasen (2006) s. 50.

1.5 Den videre fremstilling

Kapittel 2 omhandler speditøren – hvem han er og hvilke oppdrag han utfører. Resten av avhandlingen, er inndelt på en måte som gjenspeiler den naturlige gangen i vurderingen av speditørens ansvar. Det må derfor først foretas en vurdering av om speditøren har opptrådt som formidler eller som transportør, siden ansvarsreglene er forskjellige avhengig av hvilken rolle speditøren har hatt ved gjennomføringen av transporten. Dette gjøres i kapittel 3. Videre følger et resymé av speditørens ansvar når han opptrer som transportør i kapittel 4 og en drøftelse av speditørens ansvar som formidler i kapittel 5. Avhandlingen avsluttes med noen avsluttende bemerkninger i kapittel 6.

Ved spørsmålene avhandlingen tar opp, forutsettes det at NSAB 2000 er avtalt mellom speditør og oppdragsgiver, og at speditørens oppdrag kun går ut på å sørge for at godset transporteres fra A til B. Avhandlingen vil så langt det er mulig følge begrepsbruken i NSAB 2000.

2 Speditøren – hvem er han og hva gjør han?

En speditør er en ekspert på transport av gods, både når det gjelder selve transporten, samt tilhørende tjenester som fortolling, lagring, osv.

Det finnes ingen entydig og internasjonalt akseptert definisjon av begrepet speditør.²² En årsak til dette kan være alle de forskjellige typer oppdrag en speditør påtar seg, samt at speditørbegrepet kan ha noe ulik betydning fra land til land.

Göran Stöth beskriver speditørens rolle på en god måte: «Speditören ... får i dag anses vara en fristående aktör, som genom transport-/logistikavtalet åtar sig att mot vederlag utföra vissa tjänster åt sin uppdragsgivare. Antingen sköter han det själv, sköter vissa delar och köper in de andra tjänsterna, eller låter någon annan sköta hele logistikupplägget.»²³ De «vissa tjänster» som Stöth nevner, finner vi en oversikt over i NSAB 2000 § 2. Av den bestemmelsen fremgår det at «transport av gods», «lagring av gods» og «andre tjenester i tilslutning til transport og lagring av gods [sic]», er å regne som speditørtjenester. Samme bestemmelse inneholder en ikke uttømmende liste over hva de andre tjenestene i tilslutning til transport og lagring av gods kan være.²⁴ Som eksempler kan fortolling og tegning av forsikring nevnes.

Som vi ser av Stöth sin beskrivelse av speditøren, varierer det hvorvidt speditøren bruker egne transportmidler ved gjennomføringen av et transportoppdrag, eller om han ikke gjør det. De færreste speditører har for eksempel egne skip og fly til disposisjon. Det er imidlertid vanlig at de har egne veitransportmidler. Derfor vil speditøren i noen tilfeller utføre transportoppdraget ved bruk av egne transportmidler, mens han i andre tilfeller leier inn andre til å gjennomføre transporten. Ofte utføres transportoppdraget både ved hjelp av

²² Ramberg (1983) s. 16.

²³ Stöth (2011) s. 175.

²⁴ Ramberg (1998) s. 13.

egne transportmidler og andres. Vi kan for eksempel tenke oss at speditøren transporterer godset med eget vogntog til en havn, hvor han har gjort avtale med et rederi om å foreta sjøtransporten.

Speditøren tar vanligvis oppdrag fra personer og selskaper som har behov for å transportere gods fra A til B. Dette gjelder imidlertid ikke unntaksfritt, da en del speditører i større grad enn tidligere også tar oppdrag for ulike transportselskaper. Noen speditører opptrer for eksempel som linjeagenter for rederier og flere er medlemmer av Norske Linjeagents Forening.²⁵

Opptrer speditøren som *formidler* (jf. NSAB 2000 § 2 B), er han å regne som en mellommann mellom transportkunden og transportøren. Hans plikt overfor oppdragsgiver er å «medvirke til eller sørge for inngåelsen av en transportavtale».²⁶ Dette gjør han ved å inngå avtaler med transportører for kundens regning og risiko.²⁷

Speditørens plikter som formidler stopper imidlertid ikke her. I tillegg til å inngå transportavtalen(e) med transportøren(e) som skal utføre selve transporten, har han også plikter i forbindelse med gjennomføringen av transporten. Han plikter blant annet å informere oppdragsgiver om forhold som er av betydning for utførelsen av transporten, samt instruere de utførende transportørene. Et typisk formidlingsoppdrag kan derfor gå ut på å først koordinere selve transporten ved å inngå avtaler med transportører som skal utføre transporten. Deretter gir speditøren nødvendig informasjon til oppdragsgiver. Dette kan for eksempel være informasjon om hvilken type emballasje som anbefales i forhold til transportmetoden(e) som skal benyttes. I tillegg kontakter han de utførende transportørene og gir dem instruksjoner om for eksempel hvordan godset skal behandles. Videre, hvis for eksempel godset blir skadet, reklamerer han overfor utførende transportør i tråd med NSAB 2000 § 8.

²⁵ Ramberg (2005) s. 82 og Jahr (2001) s. 37.

²⁶ Jahr (2001) s. 1.

²⁷ Kan inngå avtalene både i eget navn (kommisjonær) og i kundens navn (agent).

Når speditøren opptrer som *transportør* (jf. NSAB 2000 § 2 A), vil oppdraget på en del områder forløpe på omtrent samme måte som når han opptrer som formidler. Han vil eksempelvis også som transportør plikte å informere oppdragsgiver om relevante omstendigheter ved transporten, osv. Men på noen områder skiller transportørrollen seg markant fra formidlerrollen. For det første, vil ofte transportøren benytte eget transportmiddel til å utføre hele transporten eller deler av den. For det andre, og dette er den praktisk viktigste forskjellen, er rammen for speditørens erstatningsansvar overfor oppdragsgiver betydelig videre når han opptrer som transportør, enn når han opptrer som formidler. Her holder det å nevne at en formidlende speditør *i utgangspunktet* ikke hefter for tap oppdragsgiver påføres som følge av tredjepersons handlinger eller forsømmelser, med mindre speditøren ikke har utvist «tilbørlig omsorg» ved *valget* av tredjepersonen, jf. NSAB 2000 § 24 (2). En speditør som opptrer som transportør, vil i et slikt tilfelle være ansvarlig som om det var hans egen handling eller forsømmelse som førte til tapet, jf. § 2 (2, C) og sjøl. § 285.

Mer om speditørens ansvar som transportør og formidler i kapittel 4 og 5.

3 Opptrer speditøren som transportør eller formidler?

3.1 Innledning

Som nevnt i kapittel 2, har speditørens rolle – som enten transportør eller formidler – betydning for hvilket ansvar speditøren har ved transporten som skal gjennomføres. Å avgjøre om speditøren har opptrådt som det ene eller andre, kan derfor være av avgjørende betydning for et eventuelt erstatningskrav mot speditøren. Dette fordi speditøren som transportør har et ansvar som strekker seg betydelig lenger enn ansvaret han har som formidler.

I praksis volder det ofte tvil om speditøren har opptrådt som transportør eller formidler. Dette fordi avtalen mellom speditør og oppdragsgiver ofte inngås relativt uformelt.²⁸ Oppdragsgiver tar for eksempel kontakt med speditøren på telefon, hvor speditøren påtar seg transportoppdraget muntlig.²⁹

Denne usikkerheten rundt speditørens rolle, bør speditøren forsøke å unngå. Han «bör göra klart för kunden i vilken egenskap han uppträder».³⁰ De fleste speditører velger å gjøre nettopp dette, «rather than to leave it uncertain and subject to the vagaries of courts of law».³¹ Men det skjer også ofte at speditøren ikke klargjør sin rolle, eller at han gjør det klart at han opptrer som formidler, mens han i virkeligheten rent faktisk opptrer som transportør. Behovet er derfor stort for regler som fastsetter når speditøren opptrer i den ene eller andre egenskap, både i tilfeller hvor han har klargjort sin rolle og hvor han ikke har det.

²⁸ Jahr (2001) s. 2.

²⁹ L.c.

³⁰ Ramberg (1983) s. 60.

³¹ Ramberg (2005) s. 87

Avgjørelsen tas på bakgrunn av en helhetsvurdering hvor en rekke momenter er av betydning. Nedenfor vil jeg gå gjennom en del av disse. Avhandlingen tar imidlertid ikke sikte på å vurdere momentene i detalj, men gi en oversikt over noen av de viktigste.

3.2 Nærmere om avgrensningen mellom speditøren som transportør eller formidler

Det naturlige utgangspunktet for vurderingen, er NSAB 2000 § 2 (2, A og B), hvor A lister opp kriterier for når speditøren skal anses som transportør. B bestemmer at speditøren skal anses som formidler ved transporter som ikke omfattes av A.

Litra A (a) bestemmer at speditøren har ansvar som transportør hvis han utfører transporten med eget transportmiddel. Dette gjelder selv om han har gjort det klart for oppdragsgiver at han opptrer som formidler.

Hvis han utfører *deler* av transporten med eget transportmiddel og resten med transportmiddel tilhørende tredjeperson, kan det tenkes at han har transportansvar for transporten han selv utfører, mens han blir pålagt formidleransvar for resten av transporten. Hvorvidt dette blir resultatet, avhenger blant annet av momentene nedenfor.

Ved godstransport på vei, har speditøren transportøransvar. Dette gjelder uansett om egne transportmidler brukes eller ikke, jf. NSAB 2000 § 2 (2, A, nr. 3). Et unntak finnes for såkalt mottaksspedisjon, hvor speditøren ikke har noe med transporten å gjøre, men kun tar imot godset etter fullført transport.³²

Speditøren blir også ansvarlig som transportør hvis han avlegger et «uttrykkelig transportløfte», jf. § 2 (2, A (b)). Han underskriver for eksempel transportdokumentet «as carrier». Men mangel på uttrykkelig transportløfte har «imidlertid ikke forhindret

³² Ramberg (1998) s. 13.

domstolene i at anse speditører for at være fragtførere i andre tilfælde, også selvom ... det ikke var mulig umiddelbart at påvise et transportløfte».³³ Domstolene ser derfor ikke ut til å kreve like sterke holdepunkter som NSAB 2000 gir uttrykk for, når det skal avgjøres om speditøren har avlagt transportløfte. Dette støttes av Jahr, som uttaler at «[d]et kan ... være tvilsomt om kvalifiseringen i NSAB 2000 står seg i forhold til preseptoriske transportrettslige regler».³⁴ Resultatet kan derfor bli at speditøren anses for å ha avlagt transportløfte, «selv om man i forbindelse med en totalvurdering av alle relevante momenter har vært i en viss tvil».³⁵

Transportøransvar kan også pålegges speditøren hvis han «påannen [sic] måte ... har påtatt seg et transportøransvar», jf. § 2 (2, A (b)). Hvis speditøren på annen måte påtar seg transportøransvar, gjøres det gjerne gjennom kriteriene som oppstilles i § 2 (2, A, nr. 1 og 2).

Av nr. 1 fremgår det at speditøren anses som kontraherende transportør når han utsteder transportdokument i eget navn. Utsteder han derfor for eksempel et konnossement i eget navn, pålegges han transportøransvar. Dette gjelder selv om fraktbrevet er underskrevet med for eksempel NVOCC (Non Vessel Operating Common Carriers) eller andre bemerkninger som viser at speditøren ikke skal utføre transporten selv.³⁶

Det hender at speditøren utsteder fraktbrev «as agent for the carrier», eller lignende. Her utstedes ikke transportdokumentet i eget navn. Etter hovedregelen pådrar han seg derfor ikke transportøransvar. Dette forutsetter imidlertid at et agentforhold faktisk eksisterer.³⁷

Transportdokumentet bør dessuten inneholde informasjon om hvem som er «carrier». Hvis ikke blir speditøren betraktet som transportør.³⁸

³³ Ekelund (1991) s. 44.

³⁴ Jahr (2001) s. 14.

³⁵ L.c.

³⁶ Ekelund (1991) s. 47.

³⁷ Jahr (2001) s. 40.

³⁸ Jahr (2001) s. 41.

I følge nr. 2, skal speditøren anses som transportør hvis han for eksempel i sin markedsføring har beskrevet sin virksomhet på en slik måte, at det neppe kan være tvil om at han har påtatt seg transportøransvar. Hvis speditøren derfor markedsfører seg «som en 'ansvarlig transportør med lang erfaring som totalleverandør av transporttjenester', eller lignende», blir transportøransvar resultatet.³⁹

Videre bestemmer nr. 2 at speditøren skal anses som transportør hvis han for eksempel i tilbudet til oppdragsgiver tilbyr en «egen pris» for transporten.⁴⁰ At speditøren tilbyr en «egen pris»,

«innebærer at han krever vederlag for sin ytelse i form av fraktbetaling, uten at han har noen forpliktelse til å la det komme kunden til gode hvis speditøren lykkes å kjøpe den nødvendige transportkapasiteten av en annen speditør, lastebileier, rederi eller flyselskap til en billigere pris enn den han betinger seg av kunden».⁴¹

Speditøren tilbyr med andre ord en «egen pris» hvis han gir kunden en pris for oppdraget, uten å spesifisere hvor mye som utgjør betaling til utførende transportør og hvor mye speditøren selv skal sitte igjen med. Skal speditøren unngå transportøransvar, må han derfor spesifisere at av de kr. 100 000 som frakten eksempelvis totalt koster, utgjør kr. 99 000 vederlag til utførende transportør, mens kr. 1000 er vederlaget speditøren tar for formidlingen av transporten.

Et eksempel på dette, har vi i RG 1992 s. 931 (Oksehuddommen), hvor det ble uttalt at «[e]t sentralt kriterium [ved vurderingen av om speditøren er å anse som transportør eller

³⁹ Jahr (2001) s. 13.

⁴⁰ I stedet for «egen pris» brukes ofte betegnelsen «for egen regning», som kan sies å være litt mer beskrivende i forhold til begrepets innhold.

⁴¹ Jahr (2001) s. 16.

formidler] (min tilføyelse) er om speditøren har påtatt seg transportoppdraget i henhold til en fast pris».⁴²

Hvis speditøren har tilbudt en «egen pris», men ellers gir uttrykk for at han opptrer som formidler, påtar han seg transportøransvar. Som Ekelund uttaler i sin kommentar til NSAB 2000: «Har speditøren afgivet en egen pris, skal det være ensbetydende med fragtføreransvar efter NSAB 2000.»⁴³

3.3 Oppsummering

Vi kan slå fast at rammene for transportøransvaret favner bredt. Speditøren kan derfor pådra seg fragtføreransvar selv om det overhode ikke har vært meningen, og til og med i situasjoner hvor han har gjort det klart for oppdragsgiver at han ikke opptrer som transportør. Skal speditøren anses som formidler, kreves det at han opptrer på en ryddig måte overfor oppdragsgiver, ved at han for eksempel gjør spesifisert rede for utgiftene ved transporten.

⁴² RG 1992 s. 931 (Oksehuddommen) s. 937.

⁴³ Ekelund (1998) s. 8.

4 Speditørens ansvar for tap oppdragsgiver påføres når speditøren opptrer som transportør

Siden avhandlingen primært omhandler speditørens formidlingsansvar, vil jeg begrense meg til å gi et resymé av hovedtrekkene i forbindelse med speditørens transportøransvar.

4.1 Speditørens ansvar etter NSAB 2000

Speditørens ansvar som transportør, bestemmes som hovedregel av NSAB 2000 §§ 16-23, jf. § 15 (1). Ansvarsperioden, altså tiden speditøren er ansvarlig for godset, er fra godset overtas til transport og til det avleveres til mottaker, jf. § 15 (1). Prinsipielt går man ut i fra at «ansvar föreligger och det gäller sedan för speditören att visa att något ansvarsundantag är tillämpligt».⁴⁴ Det presumeres med andre ord at speditøren er ansvarlig for tapet som har oppstått, med mindre han kan bevise det motsatte.

En speditøren som opptrer som formidler, hefter normalt ikke for kontraktsmedhjelpere, jf. NSAB 2000 § 24 (2). Det gjør derimot en speditøren som opptrer som transportør, jf. § 2 (2, C (a)). Oppstår det derfor tap under transporten som kontraktsmedhjelperen utfører, blir speditøren – som opptrer som transportør – ansvarlig som om det var han selv som utførte transporten.

Men transportøransvarsreglene i NSAB 2000 har vanligvis relativt liten betydning hvis tap oppstår under sjøtransport. Årsaken til dette, er nettverksansvaret som følger av § 23. Det fremgår av denne bestemmelse at det ved særskilt avtale om bruk av et bestemt transportmiddel, eller hvor det bevises at tapet oppstod mens godset ble transportert med et bestemt transportmiddel, skal benyttes ansvarsregler som gjelder for den aktuelle transportmåte. Derfor, når «speditören ansvarar som fraktförare blir respektive transporträttsliga regler *direkt* tillämpliga», så lenge det kan fastslås hvilket transportmiddel

⁴⁴ Ramberg (1998) s. 34.

som ble brukt når tapet inntraff, eller det ble gjort avtale om bruk av et bestemt transportmiddel.⁴⁵ Er det således avtalt at transporten skal skje med skip, eller kan det fastslås at tapet inntraff under skipstransport, vil sjøloven komme til anvendelse ved fastsettelsen av speditørens ansvar.

4.2 Ansvar etter sjøloven

De relevante regler om transportørens ansvar, finner vi i sjølovens kapittel 13, som omhandler stykkgodstransport.

Av § 254 (1) fremgår det at bestemmelser i transportavtaler (som for eksempel NSAB 2000) er ugyldige hvis de avviker fra blant annet reglene i sjøloven kapittel 13. I forholdet mellom speditør – som opptre som transportør – og oppdragsgiver, er derfor bestemmelsene i NSAB 2000 kun anvendelige så lenge de ikke strider mot bestemmelsene i sjøloven kapittel 13. Dette forutsetter selvsagt at det er snakk om sjøtransport.

At sjøloven anvendes i stedet for NSAB 2000, medfører i hovedsak ingen endring i forhold til ansvarsperiode, utgangspunktet for ansvarsgrunnlaget, eller ansvaret for kontraktsmedhjelpere, jf. sjøl. §§ 274, 275 og 285.

Det som primært skiller speditørens transportøransvar i sjøloven fra ansvaret i NSAB 2000, er reglene i sjøl. § 276. Etter nevnte bestemmelse er transportøren ikke ansvarlig for tapet, hvis han godtgjør at tapet skyldes feil eller forsømmelse i forbindelse med «navigeringen» eller «behandlingen» av skipet, jf. § 276 (1, nr. 1.). Han er heller ikke ansvarlig hvis han godtgjør at tapets årsak er brann, som ikke skyldes feil eller forsømmelse av transportøren selv, jf. første ledd, nr. 2.

⁴⁵ Ramberg (1983) s. 35.

Ved ansvarsfrihet som følge av feil eller forsømmelse ved «navigeringen» av skipet, siktes det til forhold i tilknytning til «styring og manøvrering av skipet».⁴⁶ Har en person som utfører arbeid «i skipets tjeneste», begått en slik feil som har ført til tap, vil dette føre til ansvarsfrihet for transportøren. Et eksempel kan være at skipet grunnstøter som følge av at styrmannen har beregnet kursen feil. Transportøren blir da ikke ansvarlig for eventuell skade på last.

Andre ansvarsfrihetsalternativ i nr. 1, nemlig feil eller forsømmelse ved «behandlingen» av skipet, går på «skipets tilstand, bemanning og utrustning». Et eksempel på dette, finner vi i ND 2000 s. 91 IH, hvor et skip gikk på grunn og ble totalskadet. Det ble også store deler av lasten. I forbindelse med grunnstøtingen, ble kapteinen flere ganger tilbudt hjelp fra andre skip, men avslo. Hadde kapteinen takket ja til slik hjelp, kunne tapsomfanget blitt redusert. At han likevel valgte å takke nei, ble regnet som «fejl og forsømmelser hos kaptajnen ... i behandlingen af skibet».⁴⁷

Ved «behandlingen» av skipet, fører ikke alle slags feil til ansvarsfrihet. Vi må skille mellom feil eller forsømmelse ved «behandlingen» av *skipet* og *lasten*. Feil ved behandlingen av *lasten* fører *ikke* til ansvarsfrihet. Har det imidlertid oppstått tap som skyldes feil ved behandlingen av *skipet*, blir resultatet ansvarsfrihet. Et klart eksempel på feil ved behandlingen av lasten, kan for eksempel være at en kjølekontainer ikke tilkobles strøm, slik at godset blir skadet som følge av for høy temperatur.

Problemer kan oppstå hvis handlingen som førte til at lasten ble skadet, ble gjort i både skipets og lastens interesse. I slike tilfeller vil det være avgjørende om «hvorvidt handlingen (unnlåtelsen) først og fremst var diktet ut fra lastens eller skipets interesser».⁴⁸ Blir handlingen eller unnlatelsen i hovedsak utført i *skipets* interesse, vil ansvarsfrihet bli

⁴⁶ Falkanger (2010) s. 268.

⁴⁷ ND 2000 s. 91 (avsnitt III).

⁴⁸ Falkanger (2010) s. 268.

resultatet hvis tap oppstår. Omvendt hvis handlingen eller unnlatelsen i hovedsak ble utført i *lastens* interesse.

Et illustrerende eksempel, finner vi i ND 1987 s. 229, hvor last ble skadet som følge av dårlig skalking av en lasteluke. Vann trengte derfor inn i lasterommet, med den følge at godset i lasterommet ble skadet. Retten uttalte at «skalkingen var, hensett til skipets reise og årstiden, nødvendig for skipets sikkerhet».⁴⁹ Det var derfor uten betydning at skalkingen også var nødvendig for å unngå lasteskade. Den dårlige skalkingen av luken, ble derfor ansett som en feil ved behandlingen av skipet. På dette grunnlag ble transportøren ikke ansvarlig for lasteskadene.⁵⁰

Blir godset skadet som følge av brann, som ikke skyldes feil eller forsømmelse av «transportøren selv», er transportøren fri for ansvar, jf. § 276 (1, nr. 2). I motsetning til under nr. 1, blir transportøren *kun* ansvarlig hvis «transportøren eller noen av de ledende innen hans organisasjon» kan klandres for brannen.⁵¹ Dette vil for eksempel være tilfelle hvis tapet som har oppstått i forbindelse med brannen, skyldes at skipet ikke har blitt tilstrekkelig utrustet med brannslukkerutstyr. Skyldes derimot brannen uaktsom omgang med ild fra mannskapets side, vil transportøren være fri for ansvar, jf. § 276 (1, nr. 2).

Hva som ligger i begrepet «brann», kan i noen tilfeller skape problemer. Åpen flamme vil selvsagt falle inn under begrepet, men rettspraksis viser at tap som skyldes glødning, likestilles. Se i denne forbindelse ND 1955 s. 549, hvor en last med hvete ble skadet som følge av «førbrønning utan eld».⁵² Og har det først oppstått «brann», vil skade forårsaket av røykutvikling og vannskader i forbindelse med slukningsarbeidet, likestilles med skadene som brannen direkte forårsaket.⁵³

⁴⁹ Sitat fra sammendraget i ND 1987 s. 229.

⁵⁰ Se også Rt. 1975 s. 61 (Sunny Lady).

⁵¹ Falkanger (2010) s. 270.

⁵² Sitat fra sammendraget til ND 1955 s. 549.

⁵³ Falkanger (2010) s. 270.

Uavhengig av om de ansvarsfrigjørende bestemmelsene i § 276 (1) kan gjøres gjeldende, vil transportøren likevel bli ansvarlig for oppstått tap, hvis tapet skyldes at skipet ikke var sjødyktig ved reisen begynnelse, jf. § 276 (2). Siden avhandlingen omhandler tap som følge av for eksempel skade på last, blir spørsmålet om skipet – ved reisen begynnelse – var å anse som lastedyktig. Skal skipet anses som lastedyktig, kreves det at det er «i en slik forfatning at man kan forvente at lasten kan bli bragt uskadet frem til bestemmelsesstedet».⁵⁴ Foreligger det forhold ved reisen begynnelse som gjør at dette ikke kan forventes med tilstrekkelig sikkerhet, vil skipet ikke anses som sjødyktig. Resultatet blir at transportøren, uavhengig av om en eller flere av de ansvarsfrigjørende momenter i første ledd kan anvendes, blir ansvarlig for tap i forbindelse med for eksempel skade på gods, forutsatt at skipet var sjødyktig allerede ved reisen begynnelse og at tapet var en følge av sjødyktigheten.

Se i denne sammenheng Rt. 2011 s. 1225. Spørsmålet var om transportøren skulle ansvarliggjøres for last som ble skadet på grunn av grunnstøting. Høyesterett unnlot å avgjøre om skaden skyldtes nautiske feil etter § 276 (1, nr. 1), da skipet uansett var å anse som sjødyktig ved reisen begynnelse. Årsaken til dette var utilstrekkelig bemanning på broen. Det var klar årsakssammenheng mellom den utilstrekkelige bemanningen på broen og det oppståtte tap. Transportøren ble derfor ansvarlig.

Det må imidlertid påpekes at feilen må være av en viss størrelse for at skipet skal anses som sjødyktig. Dette fremkommer av Rt. 1975 s. 61 (Sunny Lady), hvor det ble uttalt at «[i]kke enhver bagatellmessig feil kan ... komme i betraktning og lede til karakteristikken usjødyktighet».⁵⁵

⁵⁴ Falkanger (2010) s. 271.

⁵⁵ Rt. 1975 s. 61 (s. 66).

4.3 Oppsummering

Det kan konkluderes med at ansvaret som en speditør pålegges når han opptrer som transportør, er betydelig mer vidtgående enn når han opptrer som formidler. Dette modifiseres imidlertid noe gjennom ansvarsfritaksbestemmelsene i § 276 (1).

5 Speditørens ansvar for tap oppdragsgiver påføres ved formidling av transportoppdrag

5.1 Generelt om speditørens ansvar

Utgangspunktet for speditørens ansvar er hans forpliktelse til å utvise «tilbørlig omsorg» ved utførelsen av transportoppdraget. Dette følger av NSAB 2000 § 24, som leses i sammenheng med § 5.

I første ledd i § 24 finner vi en generelt utformet omsorgsplikt. Speditøren må godtgjøre at han har utvist «tilbørlig omsorg» ved utførelsen av oppdraget for å unngå ansvar for tap. Dette innebærer at han må oppfylle en del plikter han er pålagt, som for eksempel følge oppdragsgivers instruksjoner, gi oppdragsgiver nødvendig informasjon i forbindelse med transporten, osv. Mer om disse pliktene i kapittel 5.2.

Av andre ledd fremgår det at speditøren ikke er ansvarlig for tap som er en følge av tredjepersons handlinger eller forsømmelser, så lenge han kan påvise at han har utvist «tilbørlig omsorg» ved *valget* av tredjepersonen. Dette representerer et markant skille fra situasjoner hvor speditøren opptrer som transportør. Han ville da vært ansvarlig for tredjepersons handlinger som om de var hans egne, jf. for eksempel sjøl. § 285. Det er imidlertid ikke slik at speditøren *kun* er ansvarlig for tap som følge av tredjepersoners forsømmelser hvis han ikke har utvist «tilbørlig omsorg» ved valget av denne. Hvis tredjepersonens forsømmelse for eksempel skyldes speditørens manglende instruksjon, vil speditøren likevel kunne være ansvarlig.

Det kan spørres om andre ledd har selvstendig betydning i forhold til første ledd. Speditøren er jo ansvarlig for tap som oppstår hvis han ikke har utvist «tilbørlig omsorg» ved utførelsen av oppdraget, og en del av oppdraget er jo å finne en egnet transportør (tredjeperson, jf. § 24 (2)). Hvis speditøren derfor benytter en transportør som *ikke* er egnet til å utføre oppdraget, ville dette uansett vært et moment som kunne fått betydning etter

første ledd. Dette momentet alene, eventuelt sammen med andre forhold – for eksempel at informasjonsplikten også var brutt – kunne resultert i at speditøren ikke hadde utvist «tilbørlig omsorg» ved utførelsen av oppdraget etter første ledd. Omvendt kunne et riktig valg av transportør vært et argument til støtte for at speditøren hadde utvist «tilbørlig omsorg» ved utførelsen av oppdraget. Andre ledd kan derfor anses som noe overflødig. Jeg tror imidlertid at andre ledd kan være nyttig i en del henseender, for eksempel hvor transportkunden er uerfaren på transportområdet og dermed har lite kjennskap til hvilke regler som gjelder. Da kan andre ledd være oppklarende. Spesielt siden regelen avviker fra transportrettens ansvarsregler for øvrig.

Det reiser seg noen spørsmål i forbindelse med tolkningen og anvendelsen av § 24. Hva ligger for eksempel i begrepet «tilbørlig omsorg», hvem er å anse som tredjepersoner og hvilke bevisbyrderegler gjelder? Dette klargjøres nedenfor. Deretter gjennomgår jeg det rettslige innholdet i noen av speditørens viktigste plikter overfor oppdragsgiver.

5.1.1 Hva ligger i begrepet «tilbørlig omsorg» i NSAB 2000 § 24?

Hvorvidt speditøren har utvist «tilbørlig omsorg», beror på en konkret helhetsvurdering i det aktuelle tilfellet.⁵⁶ Nedenfor vil jeg undersøke momenter som kan ha betydning ved den konkrete vurderingen.

Begrepet «tilbørlig omsorg» er en rettslig standard. Det innebærer at begrepets innhold bestemmes av normer utenfor begrepet selv.⁵⁷ I foreliggende tilfelle, vil for eksempel forretningsmessige normer i speditørbransjen være relevante ved fastsettelsen av begrepets innhold. Det underbygges av Jan Ramberg, som uttaler at det med begrepet siktes på «det handlingsmönster som enligt branschpraxis iakttas av en ansvarskännande speditör».⁵⁸ Per

⁵⁶ Ramberg (1983) s. 81 og Ekelund (1991) s. 195.

⁵⁷ *Jusleksikon* (2007) s. 273.

⁵⁸ Ramberg (1983) s. 81.

Ekelund påpeker at det er avgjørende om speditøren «har fulgt almindelige normer for god speditøradfærd».⁵⁹ Uttalelsene synes å være i tråd med bestemmelsens ordlyd.

Rettspraksis er av samme oppfatning. Se for eksempel ND 1994 s. 54, som omhandler erstatningskrav mot speditør som følge av bortkommet kontainer lastet med kjøtthermetikk. Speditøren hadde påtatt seg å formidle transporten til Kuwait og var klar over at det forelå problemer med innførsel som følge av den pågående krigen i landet. Likevel sendte han kontaineren og oppdragsgiver lyktes ikke med å få den utlevert før ankomst i Kuwait. Kontaineren forsvant og dukket ikke opp før krigen var over. Retten påla speditøren ansvar siden han sendte kontaineren av gårde til tross for at han var klar over innførselsproblemene. En slik handling er ikke i tråd med god speditøradferd.

Ved vurderingen er det naturlig å ta utgangspunkt i hva en bonus pater speditør ville gjort i det aktuelle tilfellet.⁶⁰ Man sammenligner da speditørens handlemåte med hvordan en fornuftig og omsorgsfull speditør ville handlet i en tilsvarende situasjon. Kommer man frem til at en bonus pater speditør ville handlet annerledes enn speditøren gjorde i det aktuelle tilfellet, og denne handlemåten mest sannsynlig ville ført til at tapet ikke hadde oppstått, vil det være naturlig å pålegge speditøren ansvar. Omvendt hvis en bonus pater speditør ikke ville handlet annerledes.

Som eksempel, kan vi se for oss at en oppdragsgiver kontakter en speditør for å frakte mobiltelefondeksler fra Oslo til New York. Oppdragsgiver presiserer overfor speditøren at det er veldig viktig at godset kommer frem til mottaker så fort som overhode mulig. Speditøren velger å sende mobiltelefondekslene med skip, med det resultat at de kommer for sent frem. Retten vil her vurdere om en bonus pater speditør ville fraktet mobiltelefondekslene sjøveien, slik som speditøren gjorde i dette tilfellet. Ved vurderingen vil ikke kun det tidsmessige aspektet ha relevans, men også for eksempel det økonomiske.

⁵⁹ Ekelund (1991) s. 196.

⁶⁰ L.c.

Siden flyfrakt er dyrere enn sjøfrakt, vil det for eksempel ha betydning for vurderingen om prisen for flyfrakt ligger innenfor oppdragets økonomiske ramme. Kommer retten etter en totalvurdering frem til at en bonus pater speditør i stedet ville fraktet mobildekslene med fly, og at godset dermed ville kommet rettidig frem, vil speditøren være ansvarlig. Omvendt hvis en bonus pater speditør *ikke* ville benyttet fly.

I forbindelse med eksemplet ovenfor, må det nevnes at speditøren i et slikt tilfelle ville vært forpliktet til å informere oppdragsgiver om interessekonflikten mellom det økonomiske- og tidsmessige aspektet. Da kunne oppdragsgiver tatt et valg ut i fra hvilket av aspektene han ønsket å prioritere. Mer om speditørens informasjonsplikt i kapittel 5.2.1.

Ser vi på saken fra et synspunkt som i større grad faller inn under § 24 (2), kan vi ta for oss transporten av mobildeksler ovenfor. Til utførelsen av sjøtransporten, kontakter speditøren et rederi som han vet at har et noe frynsete rykte. Årsaken til dette, er dårlige utleveringsrutiner, som ved flere anledninger har ført til at gods har blitt utlevert til uberettiget mottaker uten fremvisning av konnossement. Når godset har blitt losset i ankomsthavnen, utleveres det til uberettiget mottaker, som ikke fremviser konnossement. Retten vil i et slikt tilfelle vurdere om en bonus pater speditør ville benyttet seg av det aktuelle rederiet, til tross for hans kjennskap til de dårlige utleveringsrutinene. Kommer den frem til at en bonus pater speditør av denne grunn ville valgt et annet rederi, og at tapet dermed sannsynligvis ville vært unngått, er det nærliggende å pålegge speditøren ansvar.

Når domstolene skal avgjøre hvordan en bonus pater speditør ville handlet i en gitt situasjon, stilles det strenge krav. Årsaken ligger i profesjonsansvaret.⁶¹ En speditør utgir seg for å være en ekspert på transport av gods. Det er derfor naturlig å ha høye

⁶¹ Se for eksempel Rt. 2012 s. 335, som riktignok omhandler eiendomsmeglers profesjonsansvar. Det er imidlertid grunn til å anta at det vil stilles strenge krav også til en speditørs profesjonsansvar. Begge yrker utgir seg for å være eksperter innenfor sitt felt. Forventningene til kvaliteten på deres tjenester er derfor høy.

forventninger til hans faglige innsats.⁶² Tilfredsstilltes ikke disse forventningene, så lenge de er berettigede, er det nærliggende å pålegge speditøren ansvar.

I forlengelsen av dette, kan det spørres om det foreligger et utvidet profesjonsansvar i situasjoner hvor speditøren påberoper seg å være spesialist innenfor et bestemt område. Han markedsfører seg for eksempel som ekspert på sjøtransport. I følge Knud Stenov, «må man kunne forudsætte større fagkundskab hos ham inden for dette område end hos andre speditører».⁶³ Dette er naturlig, da forventningene som stilles til speditørens ytelser øker som følge av hans ekspertise. Et utvidet profesjonsansvar i slike tilfeller synes derfor å foreligge.

Snur vi rundt på det, og ser for oss en speditør som har liten kunnskap om for eksempel en type transportmiddel, kan det stilles spørsmål ved om dette kan senke betydningen av hans profesjonsansvar. Som eksempel kan vi tenke oss at en oppdragsgiver tar kontakt med en speditør for å få utført en sjøtransport. Speditøren har liten kunnskap om sjøtransport. Hans forutsetninger for å kunne utføre oppdraget med «tilbørlig omsorg» er derfor dårlige. Vil kravet til «tilbørlig omsorg» i noen grad kunne lempes i slike situasjoner? Svaret er i hovedsak nei. Er speditøren usikker på om han kan utføre et oppdrag med «tilbørlig omsorg», bør han ikke ta oppdraget.⁶⁴

Jeg vil imidlertid anta at dette kan være annerledes hvis speditøren informerer oppdragsgiveren om hans manglende ekspertise før han påtar seg oppdraget. Da har oppdragsgiver mulighet til å vurdere om han skal benytte seg av nevnte speditør, eller om han skal finne en annen. Velger han å benytte seg av nevnte speditør, aksepterer han langt på vei risikoen dette innebærer. I tillegg vil hans forventninger til speditørens ytelser være lavere enn ellers. I det hele tatt er det liten grunn til å beskytte en profesjonell part som med viten og vilje har tatt slik risiko som det her er snakk om. Det er imidlertid ikke slik at

⁶² Ekelund (1991) s. 195.

⁶³ Stenov (1972) s. 61.

⁶⁴ Stenov (1972) s. 65.

speditøren går fri fra ansvar for enhver feil han begår, men det er rimelig å anta at feilen må være mer graverende enn vanlig for å anse kravet til «tilbørlig omsorg» som ikke oppfylt.

Kort oppsummert kan vi konkludere med at kravet til «tilbørlig omsorg» bedømmes strengt. Om speditøren har opptrådt i tråd med god speditørpraksis, er et avgjørende moment ved vurderingen. Subjektive momenter i forhold til speditørens ekspertise kan også ha en viss betydning.

5.1.2 Hvem anses som «tredjeperson» etter NSAB 2000 § 24 (2)?

Som det fremgår av NSAB 2000 § 24 (2), er speditøren ikke ansvarlig for «tredjepersons» handlinger eller forsømmelser, hvis speditøren kan godtgjøre at han har utvist «tilbørlig omsorg» ved valget av tredjepersonen. Påføres oppdragsgiver tap som følge av at tredjepersonen for eksempel ikke stuert godset godt nok, vil speditøren ikke være ansvarlig så lenge han kan godtgjøre at han utviste «tilbørlig omsorg» ved valget av tredjepersonen. Dette forutsetter imidlertid at den dårlige stuingen ikke skyldtes for eksempel mangelfull instruksjon fra speditøren. Da kan han likevel gjøres ansvarlig. Men hvem er egentlig å anse som en tredjeperson etter § 24 (2)?

Ordlyden tilser at en tredjeperson er en annen enn speditøren selv. Ansatte hos speditøren vil også falle utenfor tredjepersonsbegrepet. Speditøren svarer dermed for disse.

Dette underbygges av Ramberg, som uttaler at speditøren bare «svarar för fel eller försummelser hos anställda i det egna företaget. Han svarar inte för andra företag som han kan ha anlitat för uppdragets fullgörande.»⁶⁵

Vi kan på dette grunnlag kort konkludere med at andre firmaer enn det aktuelle speditørfirmaet, og de ansatte i de andre firmaene, er å anse som tredjepersoner.

⁶⁵ Ramberg (1998) s. 46.

5.1.3 Bevisbyrdespørsmålet

NSAB 2000 § 24 sier at det påhviler speditøren å «godtgjøre» at han omsorgsfullt har ivaretatt oppdragsgivers interesser (første ledd), herunder utvist tilbørlig omsorg ved valget av tredjeperson (andre ledd). Ordlyden kan tyde på at bestemmelsene oppstiller et culpaansvar med omvendt bevisbyrde, siden det er speditøren som må «godtgjøre» at han omsorgsfullt har ivaretatt oppdragsgivers interesser, osv. Bestemmelsen har således likheter med for eksempel sjøl. § 275, som gjør transportøren ansvarlig for tap, med mindre han kan godtgjøre at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse av ham selv eller noen han svarer for. Paragraf 24 kan imidlertid ikke tolkes på samme måte, siden den ikke «lægger op til en forudsætning om ansvar, som speditøren derpå må avkræfte».⁶⁶ Dette har sin bakgrunn i at § 24 innebærer en innsatsforpliktelse for speditøren, mens sjøl. § 275 pålegger transportøren noe som i større grad bærer preg av en resultatforpliktelse. En modifisert en sådan, siden transportøren ikke uansett blir ansvarlig for at resultatet ikke oppnås.⁶⁷ Man kan derfor ikke forlange av speditøren at han må påvise at tapet ikke skyldes forhold på hans side. Det må være nok at speditøren «visar att han [har] oppfylt sin ansvarsförpliktelse».⁶⁸ Det er med andre ord nok at han påviser at han har oppfylt innsatsforpliktelsen.

Dette synspunktet underbygges av den danske høyesterettsdommen UfR 1995 s. 856 HD. Saken gjaldt riktignok tolkningen av NSAB 1985 § 4, som tilsvarer NSAB 2000 § 5. Ordlyden er omtrent identisk som i § 24 og de samme spørsmålene i forhold til bevisbyrde reiser seg. Domsavgjørelsen er derfor relevant.

Saken omhandlet tap for oppdragsgiver som følge av lagerlokale som tok fyr, med det resultat at oppdragsgivers gods ble totalskadet. Oppdragsgivers forsikringsselskap rettet erstatningskrav mot speditøren og prosederte med at daværende § 4, nå § 5, medførte et

⁶⁶ Ekelund (1998) s. 53.

⁶⁷ Se for eksempel kapittel 4.2 og sjøl. § 276.

⁶⁸ Ramberg (1998) s. 46.

culpaansvar med omvendt bevisbyrde. Høyesterett la vekt på at speditøren hadde oppfylt sine plikter etter avtalen og la til grunn at culpa med vanlig bevisbyrde skulle gjelde.

Kort oppsummert kan vi konkludere med at speditøren går fri så lenge han viser at han har oppfylt innsatsforpliktelsen som NSAB 2000 § 24 oppstiller. Kan han for eksempel vise at han har overholdt sin informasjonsplikt og at han har fulgt oppdragsgivers instruksjoner, vil han være fri fra ansvar.

5.2 Speditørens plikter

Som nevnt, plikter speditøren å utvise «tilbørlig omsorg» ved utførelsen av oppdraget og ved valg av tredjeperson, jf. NSAB 2000 § 24 (1 og 2). Av denne plikten, har det i rettspraksis sprunget ut diverse delplikter som speditøren må oppfylle, hvor brudd på disse typisk fører til at speditøren ikke anses å ha utvist «tilbørlig omsorg». Men siden domstolene avgjør om speditøren har utvist «tilbørlig omsorg» eller ikke gjennom en helhetsvurdering, er det ikke noen automatikk i at brudd på en eller flere av delpliktene fører til at speditøren ikke anses for å ha utvist «tilbørlig omsorg». Brudd på en eller flere delplikter er imidlertid et sterkt argument og vil nok i de aller fleste tilfeller føre til at speditøren blir ansvarlig for tapet oppdragsgiver påføres, forutsatt at det foreligger årsakssammenheng mellom det oppståtte tap og pliktbruddet.

Nedenfor vil jeg gjennomgå det rettslige innholdet i noen av de viktigste pliktene speditøren har overfor oppdragsgiver.

5.2.1 Speditørens informasjonsplikt

5.2.1.1 Innledning

Informasjonsplikten har utspring i rettspraksis, hvor speditører i en rekke dommer har blitt holdt ansvarlig for oppdragsgivers tap som følge av at oppdragsgiver ikke har blitt

tilstrekkelig informert om relevante forhold ved utførelsen av transporten. Dommer vil bli gjennomgått nedenfor.

Speditørens informasjonsplikt er betegnelsen på speditørens plikt til «att *hålla kunden underrättad* om relevanta omständigheter». ⁶⁹ Gjør ikke speditøren det, kan det føre til tap for oppdragsgiver. Oppdragsgiver kan da kreve tapet dekket av speditøren, med de begrensninger som finnes i NSAB 2000 § 26, hvis bruddet på informasjonsplikten medfører at speditøren ikke kan sies å ha utvist «tilbørlig omsorg» ved utførelsen av oppdraget, jf. NSAB 2000 § 24 (1). Foreligger det derfor forhold ved utførelsen av transporten som speditøren bør kjenne til, og som oppdragsgiver bør få informasjon om, skal speditøren gi slik informasjon uoppfordret. Tanken er at oppdragsgiver da kan foreta handlinger for å unngå for eksempel skade på godset.

I følge Ekelund, er informasjonsplikten gjensidig. ⁷⁰ Dette følger av for eksempel NSAB 2000 § 4, som sier at begge parter plikter å gi hverandre opplysninger som er nødvendige for å gjennomføre oppdraget. Det følger også forutsetningsvis av NSAB 2000 § 28. Se spesielt første ledd litra c). Av denne bestemmelsen fremgår det at oppdragsgiver plikter å holde speditøren skadesløs for skade eller tap speditøren lider, som følge av at godset har skadevoldende egenskaper som speditøren ikke med rimelighet kunne forutse. Har derfor godset for eksempel et skadepotensiale, som for eksempel kan føre til skade på transportmidlet eller annet gods, bør oppdragsgiver informere speditøren om dette. Årsaken til at oppdragsgiver plikter å informere speditøren om slike forhold, er at oppdragsgiver som regel er den som kjenner godset best. Det er derfor naturlig at han informerer speditøren om forholdene, slik at speditøren kan foreta handlinger for å unngå at tap oppstår.

⁶⁹ Ramberg (1983) s. 81.

⁷⁰ Ekelund (1991) s. 100.

Når det gjelder speditørens informasjonsplikt overfor oppdragsgiver, går den mer på forhold som har med selve transporten å gjøre. Hvis godset for eksempel er pakket i emballasje som ikke er egnet for transporten som skal gjennomføres, bør speditøren informere oppdragsgiver om dette. Dette fordi speditøren har mest kunnskap om gjennomførelsen av transporten og derfor er nærmest til å foreta slike vurderinger. Skal godset derfor fraktes på dekk, bør speditøren anbefale emballasje som er egnet for nettopp lasting på dekk. Kontainer vil som regel være et naturlig valg.

Årsaken til at jeg nevner oppdragsgivers informasjonsplikt i et kapittel om *speditørens* informasjonsplikt, er at den gjensidige informasjonsplikten gir en pekepinn på hvor langt speditørens informasjonsplikt strekker seg. For å belyse dette, kan vi se for oss at oppdragsgiver påføres tap som følge av at godset blir skadet. Tapet kunne vært unngått hadde oppdragsgiver blitt informert om en risiko som forelå i forhold til godset og transporten. For at speditøren skal bli ansvarlig for dette tapet, må risikoen ha vært av en slik art at speditøren burde visst om den og deretter gitt oppdragsgiver informasjon. Burde speditøren *ikke* visst om risikoen, fordi den for eksempel hadde sin bakgrunn i godsets beskaffenhet – som oppdragsgiver normalt sett har mest kunnskap om – kan situasjonen stille seg annerledes. Vi kan med andre ord skille mellom informasjon som krever kunnskap hos speditøren som oppdragsgiver *ikke* kan forvente at speditøren innehar, og informasjon som krever kunnskap hos speditøren som oppdragsgiver *kan* forvente at speditøren innehar. Førstnevnte vil ofte føre til at speditøren ikke anses å ha brutt informasjonsplikten, mens resultatet av sistnevnte vanligvis blir motsatt. Avgjørelsen gjøres på grunnlag av en helhetsvurdering.

Hvis speditøren informerer oppdragsgiver om det foreliggende forholdet, er tidspunktet for når informasjonen blir gitt, avgjørende.⁷¹ Hvis speditøren informerer oppdragsgiver på et så sent tidspunkt at oppdragsgiver ikke får innrettet seg, er informasjonen lite verdt. Vi kan for eksempel tenke oss at oppdragsgiver har pakket godset i emballasje som ikke er egnet

⁷¹ Ramberg (1983) s. 82.

for transporten som skal gjennomføres. Hvis speditøren først informerer oppdragsgiver om dette etter at transporten har startet, vil det som regel være vanskelig for oppdragsgiver å bytte til egnet emballasje. Speditøren kan i slike tilfeller ikke anses å ha overholdt informasjonsplikten. Konklusjonen må derfor være at informasjonen må gis såpass tidlig at oppdragsgiver får rimelig tid til å innrette seg etter informasjonen som gis.

5.2.1.2 Nærmere om informasjonsplikten

Nedenfor vil jeg gå gjennom noen typiske situasjoner som belyser speditørens informasjonsplikt.

5.2.1.2.1 Spørsmål i forbindelse med forsikring av godset

Når det gjelder forsikring av godset, kan det oppstå problemer hvis det foreligger risikomomenter ved transporten som forsikringen ikke dekker. I slike tilfeller kan det tenkes at speditøren plikter å informere eller gi råd til oppdragsgiver i forbindelse med hvilken forsikring som bør tegnes. Speditøren selv har nemlig ingen plikt til å tegne forsikring for oppdragsgiver, med mindre han pålegges dette gjennom avtalen med oppdragsgiver.⁷²

Som eksempel på et tilfelle hvor speditøren kan ha en plikt til å informere eller gi råd til oppdragsgiver, kan vi tenke oss at speditøren har ordnet med dekktransport. Skal godset være forsikret mot de særlige risikofaktorene som dekktransport medfører, forutsettes det at godset forsikres som dekkslast. I slike tilfeller, må det kreves at speditøren informerer oppdragsgiver om at godset – etter transportavtalen som er inngått med rederiet – skal fraktes på dekk. Da får oppdragsgiver mulighet til å tegne en forsikring som dekker de ekstra risikofaktorene som dekktransporten medfører. Mottar han ikke slik informasjon fra

⁷² Ramberg (1983) s. 81. Se også NJA 1919 s. 312 og UfR 1950 s. 77, som Ramberg referer til på samme side.

speditøren, og tap oppstår som følge av at oppdragsgiver ikke forsikret godset som dekkslast, kan resultatet bli at speditørens informasjonsplikt anses brutt.

Årsaken til at speditøren plikter å gi slik informasjon, er blant annet at speditøren vanligvis står fritt til å velge hvilke transportmidler som skal benyttes. Oppdragsgiver vet ikke nødvendigvis at godset skal fraktes med skip engang, og langt mindre at det skal fraktes på dekk, med mindre speditøren opplyser ham om det. Slik informasjon er derfor ofte nødvendig for at oppdragsgiver skal kunne tegne egnet forsikring.

Dette argumentet forsterkes av speditørens profesjonsansvar. Som ekspert på transport av gods, kan oppdragsgiver forvente at speditøren informerer om viktige momenter ved transporten. At informasjon som hjelper oppdragsgiver med å velge rett forsikring er et slikt viktig moment, er det liten tvil om, da godsets samlede verdi ofte er betydelig. Tegning av forsikring som ikke er egnet i forhold til transporten som skal gjennomføres, kan derfor få alvorlige konsekvenser for oppdragsgiver hvis skade på godset oppstår.

At speditøren selv har liten kunnskap om forsikringer, vil normalt ikke kunne bidra til å fire på informasjonsplikten.⁷³ Hvor mye kunnskap det kreves at speditøren har om forsikringer, er imidlertid uklart. Det finnes lite eller ingenting rettspraksis på området. Slik jeg ser det, kan det ikke kreves at speditøren har detaljkunnskap om enhver transportforsikring som finnes på markedet. Men det må kunne kreves at speditøren i hvert fall har kunnskap om de mest avgjørende momentene ved forsikringsdekningen. De særegne kravene i forhold til forsikring ved dekkstransport er et eksempel på dette.

Av de nevnte årsaker mener jeg at det er grunn til å bedømme speditørens ansvar strengt på dette punktet. Særlig fordi det er særdeles enkelt å informere oppdragsgiver om dette. En enkel SMS eller epost vil normalt være tilstrekkelig. Det bør derfor foreligge gode grunner for å unnlate å gi slik informasjon. En god grunn kan være at det, etter sakens

⁷³ Se kapittel 3.1.1.

omstendigheter, må ha fremstått som helt åpenbart for oppdragsgiver at godset skulle fraktes på dekk.

5.2.1.2.2 Speditørens informasjonsplikt hvis han oppdager, eller burde oppdaget, feil ved håndteringen av godset

Med feil ved godshåndteringen, menes situasjoner hvor godset ikke blir behandlet på en tilfredsstillende måte. Det er for eksempel pakket i emballasje som ikke er egnet for transporten som skal gjennomføres, eller kanskje godset ikke er pakket i noen form for emballasje i det hele tatt. En naturlig følge ved at transporten gjennomføres til tross for manglene ved godshåndteringen/emballasjen, kan være at godset skades. Oppdager speditøren derfor feil ved godshåndteringen, eller burde han oppdaget feilen, plikter han å informere oppdragsgiver om dette. Plikten kan også oppfylles ved å for eksempel instruere transportøren om hvordan godset skal behandles.

Fra rettspraksis har vi eksempler på at speditøren har blitt ansvarlig for tap oppdragsgiver ble påført, siden han ikke overholdt informasjonsplikten i forbindelse med feilhåndtering av godset. Se for eksempel UfR 1936 s. 256 HD, hvor et transportfirma ble ansvarlig for å ikke ha gjort oppdragsgiver oppmerksom på at emballasje var nødvendig.⁷⁴

Andre tilfeller enn i nevnte dom kan også tenkes. Si at det ved en transport er avtalt at godset skal fraktes på dekk. Hvis da oppdragsgiver leverer godset pakket inn i pappesker, er det lite tvilsomt at speditøren plikter å informere oppdragsgiver om farene forbundet med dette. Dette betinger at avtalen mellom speditør og oppdragsgiver forutsetter at godset skal fraktes slik det blir levert fra oppdragsgiver til speditør. Ofte samler speditøren gods fra flere forskjellige oppdragsgivere og putter det i en eller flere containere (samlast). Problemstillingen blir ikke like aktuell i slike tilfeller.

⁷⁴ Referert til i Stenov (1972) s. 59.

Det er imidlertid ikke slik at speditøren blir ansvarlig i alle tilfeller hvor skade skyldes manglende eller ikke egnet emballasje. Det er for eksempel ikke alltid grunn til å forvente at speditøren har den nødvendige kunnskapen som skal til for å avgjøre dette. Den danske rettsavgjørelsen SHT 1944 s. 23 SHD sier noe om terskelen for hva man kan forvente av en speditør i dette henseendet.⁷⁵ Her ble det slått fast at et transportfirma pliktet å anvende den emballasjen som det aktuelle godset vanligvis ble fraktet i. Forelå det imidlertid forhold ved godset som krevde særlige tiltak, hvor spesiell kjennskap til det aktuelle godset ville være nødvendig for å kunne fastslå hvilke særlige tiltak som skulle iverksettes, kunne dette normalt ikke kreves.⁷⁶

For en formidlende speditør vil det ofte være vanskelig å vite noe om hvilken emballasje oppdragsgiver benytter. Dette fordi speditøren ofte ikke ser godset på noe tidspunkt. I slike tilfeller kan det neppe bli tale om ansvar, men mindre sakens omstendigheter tilsier at speditøren for eksempel burde gitt oppdragsgiver rådgivning om hvilken emballasje som burde benyttes.

SHT 1944 s. 23 HD viser at det går grenser for hva man kan forvente av speditørens kunnskap om godshåndtering. I hvert fall når det gjelder vurdering av hvilken emballasje som skal benyttes. Det er imidlertid grunn til å anta at terskelen dommen oppstiller, ikke kan gjelde rent generelt i dag. For det første, legger domstolene normalt en strengere norm til grunn nå enn på tidspunktet for nevnte dom. Rent generelt skal det med andre ord mindre til i dag for å pålegge speditøren ansvar sammenlignet med tidligere. Dette gir grunn til å stille strengere krav til speditørens kunnskap i forhold til godshåndteringen. For det andre, kan det tenkes subjektive grunner til å pålegge speditøren ansvar utover terskelen som oppstilles i dommen. Den konkrete vurderingen, som skal foretas i hvert enkelt tilfelle, åpner for dette. Vi kan forestille oss at speditøren for eksempel markedsfører seg som en ekspert på slik godsbefraktning som skal utføres. Eller kanskje han ikke markedsfører seg

⁷⁵ Referert til i Ekelund (1991) s. 100.

⁷⁶ Ekelund (1991) s. 100.

på slik måte, men rent faktisk innehar særlige kunnskaper om den aktuelle godsbefraktningen. Her kan det være grunn til å stille et strengere krav til speditørens informasjonsplikt enn for speditører ellers.⁷⁷

Konklusjonen blir at speditøren må informere oppdragsgiver om feil ved godshåndteringen. Det går imidlertid en grense for hva som kan forventes av speditøren i forhold til kunnskap om godshåndteringen, og dermed en grense for hva speditøren plikter å informere oppdragsgiver om. Vi kan imidlertid anta at kravene som stilles til speditørens kunnskap og informasjonsplikt, er strenge.

5.2.1.2.3 Speditørens plikt til å melde fra om feil i konnossement

At det foreligger feil i konnossementet, kan for eksempel bety at godsets oppgitte art og/eller antall er feil. Andre feil kan være at det ikke er nevnt at godset kan eller skal fraktes på dekk, selv om det er avtalt mellom speditør og oppdragsgiver at det er nettopp slik godset skal fraktes. Feil *type* konnossement som er utstedt kan også føre til problemer.

Rettspraksis gir ikke svar på hvor langt speditørens plikt strekker seg i forbindelse med melding om feil i konnossement. Det er likevel grunn til å anta at pliktens rekkevidde vil avhenge av hvilken befatning speditøren har hatt med konnossementet. Fire hovedtilfeller kan tenkes:

1. Speditøren fyller ut hele konnossementet, mens transportøren underskriver det.
2. Speditøren gir informasjon til transportør om hva konnossementet skal inneholde. Informasjonen kan for eksempel omfatte type gods, antall, godsets beskaffenhet, utleveringsbetingelser, osv.

⁷⁷ Se kapittel 3.1.1.

3. Transportøren gir et ferdig utfylt konnossementet til speditøren, som deretter videresender det til oppdragsgiver.
4. Konnossementet sendes direkte fra transportør til oppdragsgiver.

Det kan også tenkes en kombinasjon av flere punkter. Speditøren gir for eksempel informasjon til transportøren om hva konnossementet skal inneholde (punkt 2), mens transportøren deretter sender konnossementet direkte til oppdragsgiver (punkt 4). Selv om punkt 4 isolert sett kan gi uttrykk for at speditøren ikke har noen befatning med konnossementet, behøver derfor ikke det være tilfelle.

Påføres oppdragsgiver tap som følge av feil i konnossement, vil speditørens ansvar være strengere jo mer befatning han har hatt med konnossementet. Dette er naturlig, da hans mulighet til å oppdage feil øker jo mer han har hatt med konnossementet å gjøre. Har speditørens befatning med konnossementet vært som beskrevet i punkt 1 eller 2, vil derfor ansvaret bli vurdert etter en streng norm.

I forhold til punkt 3, kan det spørres om speditøren i slike tilfeller har en plikt til å kontrollere konnossementets innhold. Rettspraksis gir heller ikke her noe klart svar, men antakelig vil en slik kontrollplikt være en del av speditørens plikt til å utvise «tilbørlig omsorg» ved utførelsen av oppdraget, jf. NSAB 2000 § 24 (1). Hvor mye som skal til for at kravet om «tilbørlig omsorg» anses oppfylt, vil avhenge av også andre faktorer enn en eventuell kontrollplikt. Har for eksempel speditøren gitt korrekte instruksjoner til transportøren om hva konnossementet skal inneholde, vil ikke behovet for å kontrollere innholdet være like stort som når transportøren fritt utfyller konnossementet.

Nedenfor vil jeg gjennomgå noen mulige scenarier hvor feil i konnossement kan føre til tap for oppdragsgiver. Speditørens ansvar i de forskjellige tilfellene vil behandles i tråd med momentene ovenfor.

At konnossementet er riktig utfylt, kan særlig ha betydning i situasjoner hvor mottaker betaler gjennom remburs. Kort forklart, er remburs en bankgaranti for betaling av godset.⁷⁸ Normalt er den en avtale mellom kjøperen (mottakeren) av godset og en bank på betalingsstedet, hvor banken gir kjøperen en kreditt tilsvarende kjøpesummen. Transportdokumentet, for eksempel konnossementet, sendes fra oppdragsgiver eller speditør til banken på betalingsstedet. Banken garanterer så overfor selgeren av godset (vanligvis speditørens oppdragsgiver) at transportdokumentet ikke overleveres til kjøper før kjøpesummen er betalt.⁷⁹ Kjøpesummen betales av banken, som krever pengene tilbake fra kjøperen. På denne måten overføres risikoen for at kjøper ikke betaler, fra selger til banken.

For betaling ved remburs stilles det strenge formalitetskrav. UCP 600, som er et mye brukt sett med regler som omhandler utstedelse og bruk av remburs, er et bevis på dette.⁸⁰ Se for eksempel artikkel 20 litra a (ii), hvor det uttales at konnossementet må «indicate that the goods have been shipped on board a named vessel at the port of loading stated in the credit by:

- pre-printed wording, or
- an on board notation indicating the date on which the goods have been shipped on board.»

Det kreves altså for eksempel at ombordkonnossement er utstedt, samt at skipets navn er nevnt. Andre formalitetskrav som kan nevnes, er at konnossementet ikke må indikere at godset er lastet på dekk eller at det skal lastes på dekk, jf. artikkel 26 litra a.

Følgene av at formalitetskravene ikke er oppfylt, er at banken ikke er forpliktet til å betale kjøpesummen. Det er derfor lett å tenke seg at relativt store tap kan oppstå for oppdragsgiver hvis konnossementet ikke er riktig utfylt.

⁷⁸ *Jusleksikon* (2007) s. 268.

⁷⁹ Hov (2011) s.71.

⁸⁰ Uniform Customs and Practice for Documentary Credits.

Den danske høyesterettsdommen UfR 1969 s. 539 HD illustrerer både problemene i forhold til formalitetskravene, samt speditørens ansvar i denne forbindelse.⁸¹ Her sendte den danske selgeren (speditørens oppdragsgiver) gods til kjøper (mottaker) i Canada. Det ble åpnet remburs, men fakturabeløpet oversteg rembursens maksimum. Banken nektet derfor å betale. Godset ble i mellomtiden utlevert til kjøper. Dette var mulig, siden et ikke negotiabelt Air Waybill var blitt utstedt, hvor kjøperen, ikke banken, stod oppført som mottaker. Kjøper gikk senere konkurs, uten at selger mottok vederlag. Selger krevde da erstatning fra speditøren, begrunnet med at speditøren burde gjort ham oppmerksom på at godset kunne bli utlevert uten at betaling hadde funnet sted. Speditøren ble frikjent da han hadde informert om uoverensstemmelsen mellom fakturabeløpet og rembursens maksimum. Under de foreliggende omstendigheter kunne det ikke pålegges speditøren å informere selgeren ytterligere.⁸²

Dommen viser at speditøren har plikt til å informere oppdragsgiver om forhold ved transportdokumentet, eller andre dokumenter av betydning, som kan føre til at remburs ikke kan gjennomføres. Selv om det her var snakk om uoverensstemmelse mellom en *faktura* og rembursens maksimum, er det grunn til å anta at uoverensstemmelse mellom transportdokument og rembursbestemmelser vil utløse samme informasjonsplikt for speditøren. I dette tilfellet hadde speditøren tilstrekkelig befatning med transportdokumentene til å avdekke feilen og dermed informere oppdragsgiver om den. Han oppfylte derfor sin informasjonsplikt. Hadde han ikke informert om feilen, til tross for sin befatning med transportdokumentene, ville resultatet trolig blitt det motsatte.

Stenov kritiserer dommen, da han mener at kravene som ble stilt til speditørens adferd var for lave.⁸³ Dette fordi retten ikke tok stilling til om speditøren i tillegg til å informere om uoverensstemmelsen mellom fakturabeløpet og rembursens maksimum, også burde gitt råd til oppdragsgiver om hvordan problemet kunne løses.

⁸¹ Referert til i Ekelund (1991) s. 102 og Stenov (1972) s. 62.

⁸² Ekelund (1991) s. 103.

⁸³ Stenov (1972) s. 63 flg.

Etter min mening, er det liten grunn til å stille et slikt krav til speditøren i et tilfelle som dette. Løsningen på problemet var enkel; fakturabeløpet måtte endres for å stemme overens med rembursens maksimum. Eventuelt måtte oppdragsgiver forsøke å endre rembursens maksimum. Enhver næringsdrivende bør uten rådgivning kunne se i hvert fall en av disse løsningene, eller i det minste be speditøren om råd hvis ikke. Under enhver omstendighet, kan de enkle løsningene være et unnskyldende moment til inntekt for speditøren, siden speditøren langt på vei må kunne anta at en profesjonell part ser en av løsningene uten rådgivning. Det er likevel *mulig* at domstolene i dag ville sett på saken med like strenge øyne som Stenov. Selv tror jeg ikke det hadde vært tilfelle, siden løsningen i foreliggende sak var såpass selvsagt.

Jeg er imidlertid enig i at speditøren i en del tilfeller vil være forpliktet til å ikke bare informere om et problematisk forhold, men også komme med konkrete løsningsforslag. Særlig gjør dette seg gjeldende hvor problemet er av en art som krever større kunnskap om det foreliggende forholdet enn hva som var tilfellet i ovenfor nevnte sak.

Personlig synes også jeg at dommens resultat var noe overraskende, men med en annen begrunnelse enn Stenov. Årsaken til dette, er at opplysningen om at godset kunne bli utlevert uten at betaling hadde funnet sted, kunne bidratt til å begrense oppdragsgivers tap vesentlig. Det er klart at informasjonen ikke ville ført til at rembursen kunne blitt benyttet, men det hadde i det minste ført til at oppdragsgiver kunne foretatt handlinger for å unngå utlevering før kjøpesummen var betalt. Hadde oppdragsgiver først klart å hindre utlevering, kunne han begrenset sitt tap, eventuelt unngått tap, ved å heve kjøpet og deretter selge godset til en annen enn den opprinnelige kjøperen. Med tanke på speditørens posisjon som ekspert på godstransport, mener jeg at han ligger nærmest til å ha kunnskap om et slikt forhold som her foreligger. Speditøren burde derfor ikke begrenset seg til å informere om uoverensstemmelsen mellom faktura og rembursens maksimum. Jeg anser det også som sannsynlig at dagens strenge norm, som legges til grunn ved vurderingen av om speditøren har oppfylt sin opplysningsplikt, ville ført til at speditøren ikke hadde blitt ansett å ha

overholdt sin informasjonsplikt av ovennevnte grunner. Resultatet ville da mest sannsynlig bli erstatningsansvar for speditøren.

At konnossementet er riktig utfyllt har også betydning i situasjoner hvor remburs ikke brukes. Vi kan for eksempel se for oss at selger (oppdragsgiver) og kjøper (mottaker) har avtalt at kjøper skal betale frakten. Det er da essensielt at konnossementet inneholder informasjon om nettopp dette. Årsaken ligger i at konnossementet bestemmer vilkårene for transporten og utleveringen av godset i forholdet mellom transportøren og annen innehaver av konnossementet enn selgeren, jf. sjøl. § 292 (3). Fremgår det ikke av konnossementet at kjøperen skal betale frakten, har han normalt ingen plikt til å gjøre dette. Resultatet blir da at oppdragsgiver påføres tap, siden han må betale frakten. Har speditøren bidratt til utformingen av konnossementet (punkt 1 og 2 ovenfor), eller har han mottatt konnossementet av transportøren for videre befordring til oppdragsgiver, vil speditørens befatning med konnossementet antakelig være tilstrekkelig til å pålegge han ansvaret for tapet.

Oppsummeringsvis kan vi konstatere at speditøren plikter å informere om feil i konnossementet. Hvor langt denne plikten strekker seg, avhenger av hvilken befatning han har hatt med konnossementet. En konkret vurdering vil være bestemmende for om plikten anses oppfylt eller ikke.

5.2.2 Speditørens instruksjonsplikt

5.2.2.1 Innledning

Ved transport av gods, har oppdragsgiver ofte behov for å instruere speditøren om forhold ved transporten. Eksempler kan være hvordan godset skal behandles eller hvilke utleveringsbestemmelser som skal gjelde.

Speditøren plikter å følge instruks han får fra oppdragsgiver.⁸⁴ Dette følger av flere dommer, som vil bli gjennomgått nedenfor. Siden en formidlende speditør ikke utfører transporten selv, er dette i realiteten en plikt til å sørge for at oppdragsgivers instruksjoner følges av den utførende transportøren. Sørger ikke speditøren for dette, kan resultatet bli at plikten til å utvise «tilbørlig omsorg» ved utførelsen av oppdraget, anses brutt, jf. NSAB 2000 § 24 (1).

Speditøren kan følge oppdragsgivers instruks på hovedsakelig to måter. For det første, kan han sørge for at instruksjonen etterleves ved å innta de nødvendige klausuler i transportavtalen med transportøren. For det andre, kan han viderebringe instruksjonen til transportøren på annen måte. Dette gjelder særlig hvis transportavtalen allerede er underskrevet. Instruks kan da for eksempel gis muntlig.

Det kan også tenkes at speditøren ikke mottar instruks fra oppdragsgiver, men at det i oppdraget ligger klare forutsetninger om for eksempel hvordan godset skal behandles. Vi kan eksempelvis tenke oss at oppdraget går ut på å frakte iskrem. Her vil ikke oppdragsgiver nødvendigvis instruere speditøren om å benytte nedkjølt lasterom, men det ligger i oppdragets natur at speditøren må sørge for dette. Det kan han for eksempel gjøre ved å ta med en klausul i avtalen med transportøren som bestemmer at nedkjølt lasterom skal benyttes.

Etter at transportavtale er inngått, kan det stilles spørsmål både ved om oppdragsgiver har rett til å instruere speditøren, og om speditøren har rett til å instruere transportøren. Når det gjelder oppdragsgivers rett til å instruere speditøren, følger dette forutsetningsvis av NSAB 2000. Se for eksempel § 4 (2), som sier at «instruksjoner til speditøren om oppdragets omfang skal gis direkte til ham».

⁸⁴ Ekelund (1991) s. 70.

Hverken rettspraksis eller teori gir klart svar på om speditøren har rett til å instruere transportøren etter at transportavtalen er inngått. Jeg vil imidlertid anta at også slik rett må være avtalefestet. Speditøren må derfor sørge for at transportavtalen inneholder en klausul som gir han rett til å instruere transportøren. Uten slik klausul, er det ikke gitt at transportøren plikter å følge instruksjoner fra speditøren. Transportørens plikter strekker seg jo ikke lenger enn avtalen fastsetter. Dette gjelder særlig hvis avtalen med transportøren er inngått i oppdragsgivers navn, men også hvor avtalen er inngått i speditørens navn, må instruksjonsretten fremkomme av avtalen.

5.2.2.2 Nærmere om speditørens plikt til å følge oppdragsgivers instruksjoner

Nedenfor vil jeg gå gjennom typiske situasjoner som belyser innholdet i speditørens instruksjonsplikt, samt kravene som stilles til oppdragsgivers instruks.

5.2.2.2.1 *Krav til instruksens utforming og innhold*

Det stilles krav om at instruksene må være klare og tydelige, slik at «de ikke giver anledning til misforståelse».⁸⁵ Dette kommer blant annet frem i SHT 1922 s. 416, hvor en kommisjonær ikke ble ansett for å ha misligholdt sin omsorgsplikt, siden instruksjoner fra kommittenten hadde vært egnet til å gjøre situasjonen uklar.⁸⁶

Dette følger også av ND 2000 s. 495, hvor det uttales at instruksene «klart» må bære preg av å være en instruks, samt at innholdet «klart» må fremgå. Legg her merke til at retten, gjennom ordlyden «klar», stiller strenge krav til instruksene. Den må derfor være gitt på en måte som ikke gir nevneverdig rom for misforståelser.

På den annen side, vil speditøren gjennom sin informasjonsplikt normalt plikte å informere oppdragsgiver om tvetydigheter, slik at den uklare situasjonen kan oppklares. Hvis

⁸⁵ Stenov (1972) s. 70.

⁸⁶ Referert til i Stenov (1972) s. 70.

oppdragsgiver derfor gir en instruks som ikke «klart» fremstår som en instruks, og speditøren ikke følger denne, anses kanskje ikke speditøren for å ha brutt *instruksjonsplikten*. Derimot kan han i en del tilfeller anses for å brutt sin *informasjonsplikt*, da han ikke informerte oppdragsgiver om uklarheten(e). Uttalelser i ND 2000 s. 495 kan tolkes i denne retning, hvor det for eksempel refereres til uttalelser fra Ekelund om at speditøren plikter å sørge for at «dunkle punkter» blir opplyst.⁸⁷ Gjør han ikke det, kan det føre til at informasjonsplikten anses brutt, med det resultat at «tilbørlig omsorg» etter § 24 i NSAB 2000 ikke anses utvist.

Det kan skje at speditøren mottar motstridende instruksjoner. Vi kan for eksempel tenke oss at speditøren mottar en muntlig instruksjon som strider mot ordlyden i en faktura. Det kan da reises spørsmål om hvilken instruks speditøren skal innrette seg etter. I UfR 1964 s. 364 GSR var det uoverensstemmelse mellom fakturaens tekst og annen instruks fra oppdragsgiver. Retten kom frem til at speditøren kun skulle rette seg etter instruksen fra oppdragsgiver.⁸⁸ Fakturaen kunne med andre ord sees bort fra ved motstrid.

Mest sannsynlig vil ikke dette gjelde rent generelt i dag. I ND 2000 s. 495 var spørsmålet om speditøren var bundet av instruksjon i faktura. Til støtte for at han ikke var bundet av slik instruks, anførte speditøren at NSAB 85 § 3 (2) – som tilsvarer NSAB 2000 § 4 (2) – måtte komme til anvendelse. Av den bestemmelsen fremgår det at opplysninger i faktura om at godset er solgt mot etterkrav, ikke innebærer at speditøren er gitt i oppdrag å innkassere fakturabeløpet. Speditøren tolket dette som at han ikke var bundet av instruksen, siden den kun var gitt i fakturaen. Lagmannsretten var ikke enig og fastslo at andre ledd ikke innebærer «et generelt forbud mot å gi instruksjoner i en faktura, men et krav om at instrukser til speditøren i en faktura må være gitt på en måte og med et innhold som gjør det klart at det dreier seg om en meddelelse til speditøren, jf. første punktum». Siden det i foreliggende sak var snakk om en oversiktlig faktura, hvor ordlyden «conditions on

⁸⁷ Ekelund (1991) s. 69.

⁸⁸ Referert til i Stenov (1972) s. 70.

delivery» på en tydelig måte viste at fakturaen inneholdt instruksjon om utleveringsbetingelser, la retten til grunn at det «måtte fremstå som klart for ... [speditøren] at leveringsbetingelsene i proformafakturaen var å anse som en instruks for utføring av transportoppdraget».

Dommen viser at måten instruksjonen er gitt på er av underordnet betydning, så lenge vilkårene ovenfor er oppfylte. Instruksjonen i fakturaen må således klart bære preg av å være en instruks, og instruksens innhold må klart fremgå. Er det motstrid mellom faktura og annen instruks, kan derfor ikke speditøren uten videre se bort fra fakturaen hvis den oppfyller disse vilkårene. Han må da informere oppdragsgiver om motstriden.

I likhet med situasjoner hvor instruksjonen er uklar, bør speditøren også melde fra til oppdragsgiver hvis instruksjonen han har mottatt ikke er *egnet*. Går oppdraget for eksempel ut på å frakte sjokolade og gorgonzola, og oppdragsgiver instruerer speditøren om å frakte begge deler i samme kontainer, bør speditøren informere oppdragsgiver om at instruksjonen ikke er egnet. Årsaken til dette, er at gorgonzolaens sterke odør kan påvirke sjokoladens smak og lukt. Det er imidlertid ikke sikkert at speditøren ville blitt ansett for å ha brutt sin informasjonsplikt hvis han hadde fulgt oppdragsgivers instruksjon i dette tilfellet. Som det også fremgår av kapittel 5.2.1, er det grenser for hva oppdragsgiver kan forvente å få informasjon om fra speditøren. I dette tilfellet, ville skaden oppstått som følge av forhold knyttet til godset, som oppdragsgiver ofte vil være nærmest til å bære risikoen for. Men vet speditøren om problemet, eller burde han vite om det, er det uansett nærliggende å pålegge han plikt til å informere oppdragsgiver.

5.2.2.2.2 Hvor langt strekker speditørens instruksjonsplikt seg?

Det går en grense for hvor langt speditørens instruksjonsplikt strekker seg. I dette kapitlet vil jeg forsøke å klarlegge hvor grensen går.

Rettspraksis og juridisk teori gir liten eller ingen veiledning om hvor grensen går for hva speditøren bør instruere transportøren om og ikke. Vi kan imidlertid anta at dette ikke lar

seg besvare generelt. De konkrete omstendighetene i den aktuelle saken vil derfor være avgjørende. Det er dog mulig å oppstille noen kriterier som kan ha betydning ved vurderingen.

For det første, er det rimelig å anta at det må avgrenses mot selvsagte forhold ved transporten. Det vil være lite hensiktsmessig å pålegge speditøren en plikt til å instruere transportøren om enhver omstendighet i forhold til godsbehandlingen osv. Transportøren er en profesjonell part, som speditøren må kunne forvente at kan utføre de fleste oppdrag uten at særlig instruksjon gis. Det er derfor først og fremst når det foreligger *særlige forhold* ved transporten som skal gjennomføres, at speditørens instruksjonsplikt gjør seg gjeldende. En speditør kan neppe lastes for å ikke ha instruert en transportør om at kasser med vinglass må behandles med forsiktighet, forutsatt at transportøren vet at det er nettopp vinglass han frakter. At slikt gods må behandles forsiktig, er så selvsagt at instruksjon som regel vil være unødvendig. Er det derimot snakk om frakt av en type gods, hvor det kan være tvil om hvordan godset skal behandles, bør speditøren gi den nødvendige instruksjon.

For det andre, bør – etter min mening – subjektive forhold hos utførende transportør være et moment av betydning. Utgir transportøren seg for å være ekspert på frakt av en type gods, kan dette være en indikasjon på at behovet for instruksjon fra speditøren ikke gjør seg like sterkt gjeldende som ellers. Dette kan bidra til å redusere instruksjonsplikten. Som eksempel kan Bring Frigo AS (del av Bring AS) nevnes. De påberoper seg å være spesialister innen matvarelogistikk.⁸⁹ Får en speditør i oppdrag å sørge for transport av matvarer, hvor han benytter Bring Frigo AS som utførende transportør, skal det derfor ofte mer til for å gjøre speditøren ansvarlig på grunnlag av culpa in instruendo. Vi kan da stå overfor en situasjon hvor speditørens instruksjonsplikt ikke anses brutt i det foreliggende tilfellet, men hvor instruksjonsplikten potensielt ville vært å anse som brutt hvis det var en annen transportør som hadde utført transporten. Dette forutsetter imidlertid at Bring Frigo AS vet hva som skal transporteres.

⁸⁹ <http://www.bring.no/hele-bring/om-bring/om-bring-frigo>

Vi kan konkludere med at speditørens plikt til å instruere utførende transportør er relativt vidtgående, men at det i det konkrete tilfelle kan foreligge forhold som kan lempe på plikten. Dette kan være tilfelle hvor det foreligger omstendigheter som tilsier at speditøren ikke har plikten å instruere transportøren om forholdet som førte til tapet. En slik omstendighet kan for eksempel være transportørens særlige ekspertise innenfor det aktuelle transportområdet, eller at transportøren burde klart å behandle godset på tilfredsstillende måte uavhengig av om han fikk instruks eller ikke.

5.2.2.2.3 Speditørens instruksjonsplikt i forbindelse med utleveringen av godset

Når speditøren opptrer som formidler, vil han normalt ikke ha et tradisjonelt utleveringsansvar. Ansvarer hans vil i stedet gå ut på å sørge for at utleveringsbestemmelsene som oppdragsgiver har valgt, videreformidles til den utførende transportøren. Dette kan for eksempel gjøres ved å innta utleveringsbestemmelsene i avtalen med transportøren.

Vi kan for eksempel tenke oss at oppdragsgiver har instruert speditøren om å ta imot etterkrav⁹⁰ ved levering (COD)⁹¹, og at godset ikke under noen omstendighet skal utleveres før etterkravet er betalt. Andre eksempler, kan være at oppdragsgiver instruerer speditøren om at adkomstdokumentet (for eksempel konnossementet) ikke skal utleveres før kjøper (mottaker) har betalt for godset (CAD)⁹², eller at oppdragsgiver instruerer speditøren om at godset skal utleveres til en navngitt person. I alle tilfellene må speditøren sørge for at instruksene etterleves av utførende transportør. Dette kan for eksempel sikres gjennom klausuler i transportavtalen.

⁹⁰ Et etterkrav, er et «pengebeløp som mottageren av en vare må betale til den som har transportert varen, for å få varen utlevert». Sitat fra *Store norske leksikon* (2005–2007).

⁹¹ COD er en forkortelse for collect on delivery. Når COD er avtalt mellom kjøper (mottaker) og selger (speditørens oppdragsgiver), skal kjøpesummen betales ved levering.

⁹² CAD er en forkortelse for cash against documents. Når CAD er avtalt mellom kjøper (mottaker) og selger (speditørens oppdragsgiver), skal ikke adkomstdokument utleveres før kjøpesummen er betalt.

Hvis speditøren i ovenfor nevnte tilfeller ikke sørger for at transportøren etterlever instruksene, slik at godset eller adkomstdokumentet blir utlevert uten at etterkravet er betalt, eller til en annen enn den navngitte person, kan dette føre til at hans instruksjonsplikt anses brutt. Følgen av dette kan bli ansvar for tapet oppdragsgiver påføres, da det i slike tilfeller sjeldent vil kunne anføres at «tilbørlig omsorg» har blitt utvist ved utførelsen av oppdraget, jf. NSAB 2000 § 24 (1).

Det finnes relativt mange tilfeller i rettspraksis hvor speditørens plikter ved utleveringen har stått i fokus. Jeg vil nedenfor gå gjennom enkelte av disse for å belyse innholdet i speditørens instruksjonsplikt i forbindelse med utleveringen.

Sø- og Handelsrettens dom av 20. november 1998 omhandler en speditør hvis oppdrag var å frakte tre containere med jus fra Århus til Moskva. Speditøren mottok et ordreskjema som blant annet inneholdt instruksjon fra oppdragsgiver. Av dette fremgikk det at godset ikke skulle frigis for transport før rubrikken «PAYMENT RECEIVED» var utfylt med initialer og dato. Speditøren skulle med andre ord ikke sende godset av sted før kjøper (mottaker) hadde betalt for godset. Skjemaet hadde blitt anvendt ved alle transportene speditøren hadde utført for oppdragsgiver og ble av retten ansett som en inngått avtale. Til tross for dette, utstedte speditøren konnossementer vedrørende de tre containerne og sendte containerne av gårde til Moskva. Der ble de utlevert til kjøper, som fortsatt ikke hadde betalt. Oppdragsgiver krevde deretter tapet erstattet av speditøren. Retten kom frem til at speditøren «handlet i strid med parternes aftale» siden han sendte containerne til Moskva, selv om rubrikken «PAYMENT RECEIVED» ikke var utfylt.⁹³ Speditøren ble derfor erstatningsansvarlig.

⁹³ Sitat hentet fra Sø- og Handelsrettens dom av 20. november 1998, som så vidt meg bekjent ikke er publisert, men kan leses i sin helhet i ND 2001 s. 104. Det må nevnes at speditøren ble frikjent i sistnevnte dom, da forholdet var foreldet etter NSAB 85 § 29, som tilsvarer NSAB 2000 § 30. Alt peker imidlertid i retning av at resultatet ville blitt det samme som i dommen fra Sø- og Handelsretten, hvis oppdragsgiver hadde gått til søksmål innen ettårsfristen.

Det må nevnes at speditøren opptrådte som transportør i denne saken. Dommen er likevel relevant, da den indirekte viser hvilke plikter en formidlende speditør ville hatt i forbindelse med transportoppdraget. Speditøren måtte da sørget for at transportøren ikke sendte godset av gårde før rubrikken «PAYMENT RECEIVED» var utfylt. Dette kunne speditøren gjort ved å enten innta instruksen i transportavtalen med transportøren, eller på annen måte videreformidlet den. Sistnevnte forutsetter at transportavtalen åpner for slik instruksjon.

I ND 2000 s. 495 skulle en speditør transportere røntgenfilm fra Norge til USA. Speditøren mottok proformafaktura fra oppdragsgiver, hvor fakturaen blant annet inneholdt instruks i forbindelse med utleveringen. Instruks angav at røntgenfilmen kun skulle utleveres ved skriftlig bekreftelse fra selger, eller ved fremvisning av kvittering på betalt kjøpesum. Til tross for at hverken skriftlig bekreftelse eller kvittering forelå, utleverte speditøren godset til mottaker. Mottaker nektet senere å betale, som følge av påståtte mangler ved røntgenfilmene. Selger krevde dermed tapet dekket av speditøren.

Også her opptrådte speditøren som transportør, men dommen er relevant av samme grunn som ovenfor. Hadde speditøren opptrådt som formidler, ville plikten hans vært å sørge for at utleveringsbestemmelsen i fakturaen ble videreformidlet til transportøren. Også her kunne dette blitt gjort gjennom klausul i transportavtalen med transportøren, eventuelt ved etterfølgende instruks hvis transportavtalen åpnet for det.

Kort oppsummert, kan vi konstatere at speditørens instruksjonsplikt vurderes relativt strengt. Har unnlatelsen av å følge instruks sin årsak i simpel uaktsomhet, vil dette – speditørens profesjonsansvar osv. tatt i betraktning – ofte være nok til å anse plikten som brutt.

5.2.2.2.4 Særlige spørsmål ved remburs

Som nevnt ovenfor i forbindelse med speditørens informasjonsplikt, er remburs som oppgjørsmåte underlagt strenge formalitetskrav. Er ikke formalitetskravene oppfylt, vil

ikke banken betale. Det er derfor av stor viktighet at speditøren følger oppdragsgivers instruksjoner, samt sikrer at også utførende transportør følger dem, i forbindelse med utferdigelsen av konnossementet.

Oppdragsgiver har oversikt over rembursvilkårene som er satt og vil på grunnlag av disse instruere speditøren om konnossementets innhold. Hvis oppdragsgiver instruerer speditøren om å utstede ombordkonnossement⁹⁴, og speditøren ikke videreformidler instruksjonen til utførende transportør – med det resultat at ombordkonnossement ikke utstedes – kan resultatet bli tap for oppdragsgiver siden banken ikke vil utføre betalingen. En unnlattelse av å instruere utførende transportør om et slikt forhold, vil anses som et klart kontraktsbrudd. Konsekvensen blir at instruksjonsplikten anses brutt.

Et annet problem som kan oppstå i denne sammenheng, er at oppdragsgiver instruerer speditøren om å sende konnossementet til rembursbanken, men at det i stedet sendes til kjøperen av godset.⁹⁵ Normalt sendes jo konnossementet til banken, som utleverer konnossementet til kjøperen av godset etter at rembursen er gjennomført. Siden godset kan kreves utlevert ved fremvisning av konnossementet, kan man da stå overfor en situasjon hvor kjøper får godset utlevert, men at betaling ikke finner sted. Hvis oppdragsgiver heller ikke senere mottar betaling, fordi kjøperen for eksempel har gått konkurs, kan dette føre til store tap for oppdragsgiver. Speditørens unnlattelse av å videreformidle instruksjonen om å sende konnossementet til den navngitte banken, anses som et klart kontraktsbrudd. Tapet oppdragsgiver påføres som følge av dette må derfor dekkes av speditøren.

Dette problemet kan gjøres seg gjeldende også hvis et ikke negotiabelt fraktbrev, for eksempel en sea waybill, brukes. Som eksempel, kan vi se for oss at speditøren blir instruert om å sette opp rembursbanken som mottaker i fraktbrevet, men hvor instruksjonen ikke videreformidles til utførende transportør, med det resultat at kjøperen av godset

⁹⁴ Se sjøl. § 296, særlig andre ledd.

⁹⁵ Også aktuelt utenfor remburs. Se for eksempel ang. CAD (cash against documents) ovenfor.

oppføres som mottaker. Forskjellen i slike tilfeller kontra tilfeller hvor konnossement utstedes, er at fremvisning av fraktbrevet ikke er en forutsetning for å kunne kreve utlevering. Personen som står angitt i fraktbrevet kan normalt få godset utlevert kun ved å legitimere seg. Se her for eksempel UfR 1969 s. 539 HD, som står omhandlet i kapittel 5.2.1.2.3, hvor en remburs ble avvist av banken pga. formalitetsfeil. Til tross for den manglende betalingen ble godset utlevert, da kjøperen av godset, ikke banken, stod som mottaker i en air waybill. Speditøren ble imidlertid frikjent, da han hadde informert oppdragsgiver om forholdet som gjorde at rembursbanken ikke ville utføre betalingen.

Som vi ser, gjør speditørens instruksjonsplikt seg ekstra gjeldende ved remburs. Dette fordi selv små avvik fra instruksen kan føre til at rembursbanken ikke er forpliktet til å betale. Brukes ikke remburs, vil slike små feil i konnossement eller annet fraktbrev ofte enklere kunne avhjelpes sammenlignet med situasjoner hvor remburs benyttes. Det er derfor grunn til å bedømme speditørens instruksjonsplikt særlig strengt hvis speditøren vet, eller bør vite, at remburs skal benyttes som betalingsform. Årsaken er at speditøren da bør være klar over de særlige faktorene som gjør at riktig utfylling av konnossement er spesielt viktig.

5.2.3 Speditørens plikt til å være tilstrekkelig aktiv

5.2.3.1 Innledning

Denne plikten går en del inn i de foregående. Speditøren er for eksempel ikke tilstrekkelig aktiv hvis han bryter sin informasjons- eller instruksjonsplikt. Dette kapitlet vil derfor handle om speditørens plikt til å være tilstrekkelig aktiv i andre henseender enn de som har med informasjons- og instruksjonsplikten å gjøre.

Tilfeller hvor speditøren kan bli ansvarlig for tap oppdragsgiver påføres som følge av brudd på nevnte plikt, kan for eksempel være situasjoner hvor speditøren bruker for lang tid på å overføre et etterkrav til oppdragsgiver. I slike tilfeller kan oppdragsgiver påføres tap som

følge av reduserte renteinntekter, kurstap, osv.⁹⁶ Det er likevel et forhold som spesielt utpeker seg, nemlig speditørens reklamasjonsplikt. Rettsgrunnlaget for denne plikten finner vi i NSAB 2000 § 8 (1), hvor det fremgår at speditøren plikter å reklamere overfor tredjeperson, når tap har oppstått som følge av tredjepersons handlinger eller unnlatelser. Unnlater speditøren å fremsette nødvendig reklamasjon overfor tredjeperson, og oppdragsgiver påføres tap som følge av dette, kan resultatet bli at speditøren ansvarliggjøres. Hvis speditøren for eksempel leverer godset i havnen og ser at det blir skadet under lastingen, plikter han å fremsette reklamasjon som følge av dette.

Andre setning i samme bestemmelse inneholder en informasjonsplikt. Speditøren skal informere oppdragsgiver om omstendighetene og sammen med han treffe nødvendige tiltak for å sikre oppdragsgivers erstatningskrav overfor den som er ansvarlig. Jeg velger å ta dette med, til tross for at denne delen av bestemmelsen bærer mer preg av å være en informasjonsplikt, da sammenhengen med bestemmelsen for øvrig er av relativt stor betydning. I hvilken bås man setter de forskjellige pliktene, er uansett av underordnet betydning. Det viktigste er at det i alle høve er en plikt speditøren må følge. Hvis ikke kan ansvar etter NSAB 2000 § 24 bli resultatet.

5.2.3.2 Nærmere om plikten til å være tilstrekkelig aktiv – fokus på reklamasjonsplikten

Det kan stilles spørsmål om hvor langt speditørens reklamasjonsplikt strekker seg. I den sammenheng, kan vi se på § 8 som at oppdragsgiver gjennom dette punktet i avtalen gir speditøren fullmakt til å reklamere på dennes vegne. Fullmakten inkluderer «alle de skridt, som er nødvendige til sikring af kravet, herunder rekvisition af havariekspert, udtagelse af prøver og andre bevismæssige foranstaltninger».⁹⁷ Vi kan for eksempel se for oss at speditøren i forbindelse med oppdraget har inngått avtale med en mottaksspeditør i lossehavnen. Hvis mottaksspeditøren ser at godset er skadet ved mottakelsen, kan speditøren for eksempel instruere mottaksspeditøren om å ta bilder av skadene.

⁹⁶ Ramberg (1983) s. 81.

⁹⁷ Ekelund (1991) s. 107.

Det er i utgangspunktet oppdragsgiver som må ta seg av utgiftene forbundet med tiltakene som speditøren iverksetter.⁹⁸ Speditøren kan imidlertid ikke gis helt frie tøyler. Iverksetter han for eksempel tiltak utover det som er nødvendig for å sikre erstatningskravet, er det ingen automatikk i at oppdragsgiver plikter å dekke kostnadene som er forbundet med de unødvendige tiltakene. Dette har imidlertid liten praktisk betydning, da slike situasjoner normalt ikke oppstår. Speditøren og oppdragsgiveren skal jo sammen komme frem til hvilke tiltak som skal iverksettes, jf. § 8 (1, andre setning). Gjør de det, skal det en del til for at oppdragsgiver skal slippe å dekke kostnadene, da han selv har vært med på å fastsette hvilke tiltak som skal iverksettes. Det måtte i så fall begrunnes med for eksempel mangelfull rådgivning fra speditøren om hvilke tiltak som bør iverksettes, eller at speditøren har betalt overpris for de iverksatte tiltakene.

Som vi ser, strekker speditørens plikter seg relativt langt i forbindelse med reklamasjonen. Den strekker seg allikevel normalt ikke så langt som til å anlegge søksmål.⁹⁹ Dette gjelder dog ikke uten unntak. I situasjoner hvor oppdragsgiver står i fare for å bli påført vesentlig tap hvis speditøren ikke går til søksmål, fordi erstatningskravet for eksempel er i ferd med å bli foreldet, kan anlegg av søksmål likevel anses som en del av speditørens plikt.¹⁰⁰

Vi kan i denne sammenheng se for oss et erstatningskrav oppdragsgiver har mot transportøren som følge av at gods ble skadet under sjøtransport. Godset ble utlevert 1. juni 2011. Speditøren bistår oppdragsgiver i forbindelse med kravet, slik han plikter etter § 8. Det nærmer seg ett år siden godset ble utlevert og transportøren erkjenner ikke ansvar for skaden. Den 30. mai blir speditøren gjort oppmerksom på at kravet står i fare for å bli foreldet, da foreldelsesfristen ved skade på gods er ett år fra dagen godset ble utlevert, jf. sjøl. § 501 (1, nr. 7). Det begynner derfor å haste med å iverksette tiltak, typisk å gå til «rettslig skritt» mot transportøren jf. foreldelsesloven § 15, som kan avbryte foreldelsen.

⁹⁸ Ekelund (1991) s. 107.

⁹⁹ L.c.

¹⁰⁰ L.c.

Speditøren står her overfor to muligheter. Han kan la være å foreta rettslige skritt før han kommer i kontakt med oppdragsgiver, slik at de sammen kan vurdere mulighetene, eller han kan på egenhånd ta de nødvendige rettslige skritt. Lar han være å ta de nødvendige rettslige skritt, står oppdragsgiver i fare for at kravet mot transportøren kan bli foreldet. Etter min mening plikter speditøren derfor i et slikt tilfelle å anlegge søksmål, slik at oppdragsgivers rettsstilling bevares. Lar han være, vil det kunne anses som et brudd på plikten, hvor ansvar for oppdragsgivers tap kan bli resultatet.

Men vil speditøren alltid ha mulighet til å anlegge søksmål på vegne av oppdragsgiver? Dette vil i stor grad avhenge av om tilknytningskravet i tvisteloven § 1-3 (2, 2. pkt) anses oppfylt. Skal speditøren kunne reise søksmål, må tilknytningen «være av en slik art at saksøkeren har en beskyttelsesverdig interesse i å få dom overfor den aktuelle saksøkte».¹⁰¹ Hovedregelen er at man kun «kan forfølge egne rettigheter og plikter, ikke andres».¹⁰² Unntak kan imidlertid tenkes, men det skal «tungtveiende grunner» til, jf. Rt. 2008 s. 1022 (avsnitt 20). Slike tungtveiende grunner kan for eksempel foreligge der noen «selvstendig forvalter krav på vegne av andre», jf. Rt. 2010 s. 646 (avsnitt 24). Dette er tilfelle ved utføring av spedisjonsoppdrag etter NSAB 2000, hvor § 8 gir speditøren rett til å «forvalte» oppdragsgivers krav. Tilknytningskravet i tvisteloven § 1-3 er således oppfylt. De prosessuelle reglene vil derfor normalt ikke sette noen stopper for speditørens søksmål på vegne av oppdragsgiver.

Når speditøren i eget navn har inngått avtale med transportøren, kan det spørres om speditørens reklamasjonsplikt er nødvendig for at oppdragsgiver i det hele tatt skal kunne fremsette krav mot den utførende transportøren. I et slikt tilfelle, står jo ikke oppdragsgiver i kontraktsforhold med transportøren.¹⁰³ Spørsmålet blir derfor om oppdragsgiver kan rette krav mot transportøren direkte (springende regress), selv om det ikke er noe

¹⁰¹ Ot. Prp. Nr. 51 (2004-2005) s. 365.

¹⁰² Torp (2010) note 23. Se også Rt. 1996 s. 500.

¹⁰³ Oppdragsgiver står riktignok i kontraktsforhold med speditøren, men skyldes tapet tredjemanns forhold kan jo ikke oppdragsgiver kreve tapet dekket av den formidlende speditøren, jf. NSAB 2000 § 24 (2). Kravet må derfor rettes mot utførende transportør.

kontraktsforhold dem imellom. NSAB 2000 løser dette problemet i § 8 (2), hvor det fremgår at speditøren – hvis oppdragsgiver ønsker det – skal overdra rettigheter og krav som han ifølge avtalen med transportøren har på denne. Når kravene er overdratt til oppdragsgiver, er det uansett ikke tvilsomt om oppdragsgiver kan rette disse kravene mot utførende transportør.

Om slik overdragelse er nødvendig for at oppdragsgiver skal kunne fremsette krav direkte mot utførende transportør, er det delte meninger om. Knud Stenov mener at «[e]rstatningskrav i anledning af tredjemands misligholdelse ... kan fremsættes av hvervgiveren direkte overfor tredjemand».¹⁰⁴ Dette fordi tredjemann må «forudse, at en speditør, med hvem han slutter fragtaftale, ikke kontraherer for egen regning og for eget gods, men at han netop som speditør spediterer en kundes gods».¹⁰⁵

Ramberg er av en annen oppfatning. Han mener at det ikke kan trekkes noen analogi fra mottaker av godsets rett til å fremsette krav mot transportøren, selv om det ikke finnes noe avtaleforhold mellom mottaker og transportør – til oppdragsgivers mulighet til å rette krav direkte mot transportør.¹⁰⁶ Han bygger dette synspunktet blant annet på at transportøren i slike tilfeller kan miste sin mulighet til å motregne mot krav han har på speditøren. Dette kan få stor betydning for transportøren hvis speditøren for eksempel er insolvent. Av denne grunn kan ikke et prinsipp som gjelder mellom mottaker og transportør, hvor problemstilling i forhold til motregning sjeldent vil melde seg, overføres også til forholdet mellom oppdragsgiver og transportør. Skal det derfor tillates at oppdragsgiver fremsetter krav direkte mot transportøren, må det ha sitt grunnlag i «uttrykelig lagstöd eller – i vart fall – stöd i säker branschpraxis».¹⁰⁷ Siden ingen av delene åpner for dette, hverken uttrykkelig lovhjemmel eller sikker forretningspraksis på speditørområdet, mener Ramberg at oppdragsgiver derfor må gjennom speditøren for å kunne fremsette krav mot utførende

¹⁰⁴ Stenov (1972) s. 203.

¹⁰⁵ L.c.

¹⁰⁶ Ramberg (1983) s. 34.

¹⁰⁷ L.c.

transportør. Dette kan gjøres ved at speditøren fremsetter reklamasjonskravet, eller at han overdrar kravene til oppdragsgiver etter § 8 (2).

Det finnes lite rettspraksis om dette emnet, hvilket bidrar til å forsterke usikkerheten på området. Det finnes imidlertid noe, og det jeg har klart å finne, peker stort sett i retning av at oppdragsgiver kan fremsette krav direkte mot transportøren. Se for eksempel UfR 1954 s. 301 HD, hvor et forsikringsselskap hadde betalt erstatning til oppdragsgiver og deretter søkt regress hos både speditøren og transportøren.¹⁰⁸ Forsikringsselskapet trer her inn i oppdragsgivers rett, slik at heller ikke forsikringsselskapet er i kontraktsforhold med transportøren. Høyesterett kom frem til at transportøren var ansvarlig overfor oppdragsgiver (forsikringsselskapet), slik at det direkte kravet mot transportøren ble tatt til følge. Dette til tross for at det ikke forelå noe kontraktsforhold mellom dem.

Slik jeg ser det, taler rettspraksis – sammen med juridisk teori – for at direktekrav fra oppdragsgiver mot utførende transportør bør godtas. Personlig er jeg enig i dette. Alt i alt virker det lite hensiktsmessig at oppdragsgiver må gå veien om speditøren for å kunne fremsette krav, spesielt siden det som regel vil fremstå som klart for transportøren at speditøren opptre på vegne av en annen. Transportøren har således liten grunn til å bli overrasket hvis hans motregningskrav mot speditøren blir avskåret av et direkte krav fra oppdragsgiver.

Riktignok kan slik motregning være eneste mulighet transportøren har for å få krevd inn kravene han har mot speditøren. Åpnes det for springende regress, kan resultatet bli at transportøren sitter igjen med et dividendekrav hvis speditøren går konkurs. Men åpner man *ikke* for at oppdragsgiver skal kunne rette krav direkte mot transportøren, slik at transportøren *beholder* sin motregningsrett overfor speditøren, vil det jo i så fall være oppdragsgiver som i stedet sitter igjen med et dividendekrav mot speditørens eventuelle konkursbo. Når transportøren har motregnet mot speditøren, er det for sent å overdra

¹⁰⁸ Referert til i Ekelund (1991) s. 110.

speditørens krav etter avtalen med transportøren. Dette fordi kravet ikke lenger eksisterer, siden transportøren gjennom motregningen gjør opp for seg. Enten ved at motkravet konsumerer *hele* hovedkravet, eller ved at *deler* av hovedkravet konsumeres. I sistnevnte tilfelle vil speditøren motta det beløpet som gjenstår etter motregningen, som deretter videreføres til oppdragsgiver. Den resterende del av kravet må oppdragsgiver i så fall få dekket gjennom et dividendekrav hos speditøren, med det resultat at oppdragsgiver sitter igjen med svarteper i stedet for transportøren. Jeg anser denne løsningen som lite rimelig, all den tid det er transportøren som er årsaken til det omstridte kravets opphav. Når det er han som er ansvarlig for skaden, fremstår det som lite rimelig at hans interesser vernes fremfor oppdragsgiverens.

På denne bakgrunn, synes det som at bestemmelsen i NSAB 2000 § 8 (2) har liten selvstendig betydning, da oppdragsgiver mest sannsynlig har adgang til å fremsette krav direkte mot transportøren uavhengig av om speditøren overdrar kravet. Men med tanke på den uklare rettstilstanden på området, ville jeg likevel rådet en speditør og oppdragsgiver til å sørge for overdragelse av kravet for å være på den sikre siden.

5.2.3.3 Oppsummering

Vi kan oppsummere med at speditøren har en plikt til å opptre tilstrekkelig aktivt og at denne plikten spesielt gjør seg gjeldende i forhold til reklamasjon, jf. NSAB 2000 § 8. Speditørens plikt i dette henseendet, strekker seg relativt langt. Dette fordi plikten ikke bare omfatter selve reklamasjonsfremsettelsen, men også innhenting av bevis osv. for å sikre oppdragsgivers krav. Brudd på plikten til å være tilstrekkelig aktiv, vil naturligvis kunne føre til ansvar etter NSAB 2000 § 24.

Paragraf 8 (2) har liten selvstendig betydning, da domstolene mest sannsynlig vil tillate at oppdragsgiver fremsetter krav direkte mot transportøren, uten forutgående overdragelse av speditørens krav etter avtalen med transportør. Rettstilstanden er imidlertid såpass usikker, at speditører og oppdragsgivere likevel bør overdra kravene for å være på den sikre siden.

6 Avsluttende bemerkninger

I lys av det som har fremkommet i avhandlingen, kan det konstateres at speditørens ansvar i stor grad avhenger av hvilken rolle han har i forbindelse med transporten. Derfor er speditørens rolle ved transporten – enten som formidler eller som transportør – det første som må avklares når en speditørs ansvar skal vurderes i et konkret tilfelle. Dette kan være vanskelig å avgjøre, da skillet mellom de to rollene er forholdsvis diffust. Avgjørelsen tas på bakgrunn av en konkret vurdering, hvor mange momenter kan være av betydning. Som eksempler på slike momenter, kan egen pris-kriteriet og hvordan speditøren har fremstått i sin markedsføring, nevnes.

Når speditørens rolle ved utførelsen av transportoppdraget er fastsatt, må det foretas en vurdering av hans ansvar på bakgrunn av reglene som gjelder for den rollen han har hatt. Har speditøren opptrådt som transportør, vil ansvaret som følger av de gjeldende regler rent generelt være mer vidtgående enn hvor han har opptrådt som formidler. Som transportør hefter han for eksempel for tap som skyldes tredjepersons handlinger eller unnlatelser, jf. NSAB 2000 § 2 (2, C (a)) og sjøl. § 285.

Har han derimot opptrådt som formidler, vil han i en slik situasjon være ansvarlig hvis han ikke har utvist «tilbørlig omsorg» ved *valget* av tredjepersonen, jf. NSAB 2000 § 24 (2). Han vil ellers ikke være ansvarlig for tap oppdragsgiver har blitt påført, så lenge han kan påvise at han utvist «tilbørlig omsorg» ved utførelsen av oppdraget, jf. § 24 (1). Om han har utvist «tilbørlig omsorg» ved utførelsen av oppdraget, vil i stor grad avhenge av om han har oppfylt sine plikter. Hans informasjons- og instruksjonsplikt, samt hans plikt til å være tilstrekkelig aktiv, kan her nevnes.

7 Litteraturliste

- Eckhoff Eckhoff, Torstein. *Rettskildelære*. 5. utgave ved Jan E. Helgesen. Oslo, 2001.
- Eidhammer Eidhammer, Olav og Jardar Andersen. *Sammendrag: Logistikk- og transportindustrien – utvikling og tjenestetilbud*. TØI-rapport 1019/2009. Oslo, 2009.
<https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2009/1019-2009/sam-1019-2009.pdf> [Sitert 4. mars 2013].
- Ekelund Ekelund, Per. *NSAB Nordisk Speditørforbunds almindelige bestemmelser for spedition, transport og oplagring med kommentarer*. 1. utgave. København, 1991.
- Ekelund Ekelund, Per. *NSAB 2000 Nordisk Speditørforbunds almindelige bestemmelser, Tillægg til NSAB med kommentarer (Udgivet 1991)*. 1. utgave. København, 1998.
- Falkanger Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Innføring i sjørett*. 6. utgave. Oslo, 2004.
- Falkanger Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Sjørett*. 7. utgave. Oslo, 2010.
- Hov Hov, Jo. *Avtalebrudd og partsskifte – Kontraktsrett II*. 4. utgave. Oslo, 2011.

Jahr	Jahr, Anette. <i>Speditøren – transportør eller mellommann?</i> i Marlus nr. 282. 1. utgave. Oslo, 2001.
<i>Jusleksikon</i>	<i>Jusleksikon</i> . Jon Gisle ... [et al.]. 3. utgave. Oslo, 2007.
Kaasen	Kaasen, Knut. <i>Petroleumskontrakter med kommentarer til NF 05 og NTK 05</i> . 1. utgave. Oslo, 2006.
Ramberg	Ramberg, Jan. <i>Spedition och fraktavtal</i> . 1. utgave. Stockholm, 1983.
Ramberg	Ramberg, Jan og Tom Rune Nilsen. <i>Kommentar till Nordiskt speditörförbunds allmänna bestämmelser, NSAB 2000</i> . 1. utgave. Stockholm, 1998.
Ramberg	Ramberg, Jan. <i>The Law of Transport Operators in International Trade</i> . 1. utgave. Stockholm, 2005.
Stenov	Stenov, Knud. <i>De skandinaviske speditørbetingelser</i> . 1. utgave. København, 1972.
<i>Store norske leksikon</i>	<i>Store norske leksikon</i> . Norsk nettleksikon. 2005-2007. http://snl.no/etterkrav [Sisert 1. april 2013].
Stöth	Stöth, Göran. <i>Transport- och logistikrätt</i> . 1. utgave. Stockholm, 2011.
Torp	Torp, Sigurd Holter. <i>Kommentar til Tvisteloven</i> . I: Norsk lovkommentar nettversjon. [Sisert 19. april 2013].

Wilhelmsen

Wilhelmsen, Trine-Lise. *Rett i havn*. 1. utgave. Oslo, 2006.

Woxholth

Woxholth, Geir. *Avtalerett*. 8. utgave. Oslo, 2012.

8 Øvrige henvisninger

Lover

1918	Lov om avslutning av avtaler, fullmakt, og om ugyldige viljeserklæringer (avtaleloven) av 31. mai 1918 nr. 4
1979	Lov om foreldelse av fordringer (foreldelsesloven) av 18. mai 1979 nr. 18
1994	Lov om sjøfart (sjøloven) av 24. juni 1994 nr. 39
2005	Lov om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven) av 17. juni 2005 nr. 90

Forarbeider

Ot. Prp. Nr. 51 (2004-2005) *Om lov om mekling og rettergang i sivile tvister (tvisteloven)*

Avtaledokumenter

UCP600	Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP600). Utgitt av ICC (International Chamber of Commerce) i juli 2007.
NSAB 85	Nordisk speditørforbunds alminnelige bestemmelser 85. Utgitt av Nordiskt speditörförbund.

NSAB 2000 Nordisk speditørforbunds alminnelige bestemmelser 2000. Utgitt av
Nordiskt speditörförbund i juni 1998.

Domsregister

Norske rettsavgjørelser

Rt. 1973 s. 967 (Speditørdommen)
Rt. 1975 s. 61 (Sunny Lady)
RG 1992 s. 931 (Oksehuddommen)
Rt. 1996 s. 500
Rt. 2008 s. 1022
Rt. 2010 s. 646
Rt. 2010 s. 1345
Rt. 2011 s. 1225
Rt. 2012 s. 335
Rt. 2013 s. 129

Nordiske domme i sjøfartsanliggende

ND 1955 s. 549
ND 1987 s. 229
ND 1994 s. 54
ND 2000 s. 91 IH
ND 2000 s. 495
ND 2001 s. 104
ND 2009 s. 21

Svenske rettsavgjørelser

NJA 1919 s. 312

Danske rettsavgjørelser

SHT 1922 s. 416

UfR 1936 s. 256 HD

SHT 1944 s. 23 SHD

UfR 1950 s. 77

UfR 1954 s. 301 HD

UfR 1964 s. 364 GSR

UfR 1969 s. 539 HD

UfR 1995 s. 856 HD

Sø- og Handelsrettens dom av 20. november 1998

